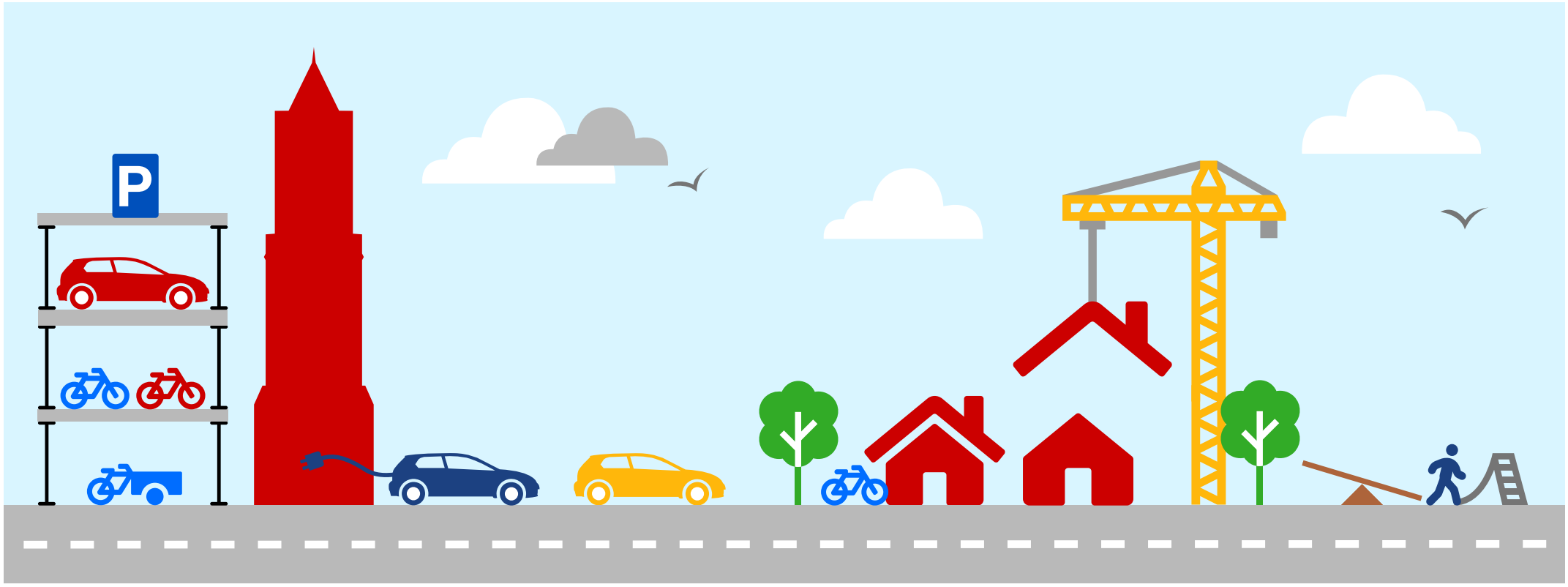
Fiets- en autoparkeren in een groeiend Utrecht

Concept Parkeervisie

Ruimte voor de buurt



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/parkeervisie

Inhoud

1. Nieuw parkeerbeleid voor fiets en auto **3**
1.1 Waarom nieuw parkeerbeleid? 6
1.2 Doelen en uitgangspunten voor het parkeerbeleid 7
1.3 Proces nieuw parkeerbeleid 7

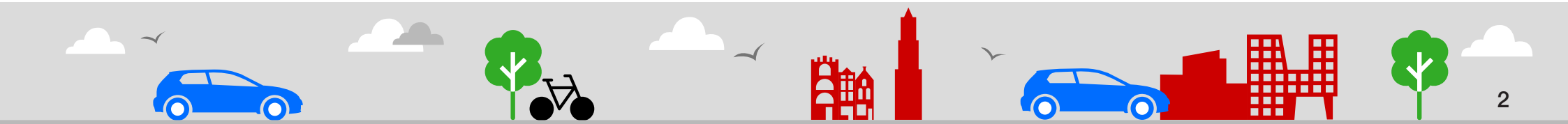
2. Bereikbaarheid van en binnen de stad **10**
2.1 Parkeergebieden 11
2.2 Parkeernormen 14
2.3 Stads- en gebiedsgerichte aanpak 17

3. Kwaliteit openbare ruimte **18**
3.1 Minder ruimte voor autoparkeren op straat, meer ruimte voor fietsen 21
3.2 Tegengaan overlast fiets- en autoparkeren 25

4. Stimuleren duurzame(re) vormen van mobiliteit **28**
4.1 Fiets 29
4.2 MaaS en deelmobiliteit 29
4.3 Elektrisch rijden 32

5. Rechtvaardige verdeling van parkeerruimte **33**
5.1 Toegankelijkheid 34
5.2 Parkeervergunningen en rayons 35
5.3 Verdeling van autoparkeerruimte bij bouwontwikkelingen 36

6. Financiën **37**



1. Nieuw parkeerbeleid voor fiets en auto

Utrecht is een aantrekkelijke stad voor bewoners, bedrijven en bezoekers, waar ‘Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen’ centraal staat. Een gezonde stad nodigt uit om te bewegen, om te lopen en te fietsen, en biedt een prettige en groene leefomgeving. Daarnaast zorgt een grote variatie aan bedrijvigheid en recreatieve en culturele voorzieningen voor levendigheid en economische vitaliteit. In de komende jaren blijft de stad flink groeien: naar verwachting met 100.000 personen tot meer dan 450.000 inwoners in 2040[1]. Voor een gezonde groei is het noodzakelijk om mobiliteit anders te organiseren.

Het verkeersbeleid is onderdeel van de Utrechtse omgevingsvisie. Het Utrechtse Mobiliteitsplan 2040 beschrijft hoe een samenhangende aanpak van de mobiliteitsnetwerken bijdraagt aan een hoogwaardige en gezonde stad. Het parkeerbeleid voor fietsen en auto’s is, als onderdeel van het mobiliteitsbeleid, een belangrijk instrument dat we kunnen inzetten om de stad leefbaar en bereikbaar te houden.

[1] Utrecht Monitor 2020

Vredenburg 1972, Het Utrechts Archief.

Vredenburg 2019, Aannemersbedrijf D. van der Steen.

Groei van de stad

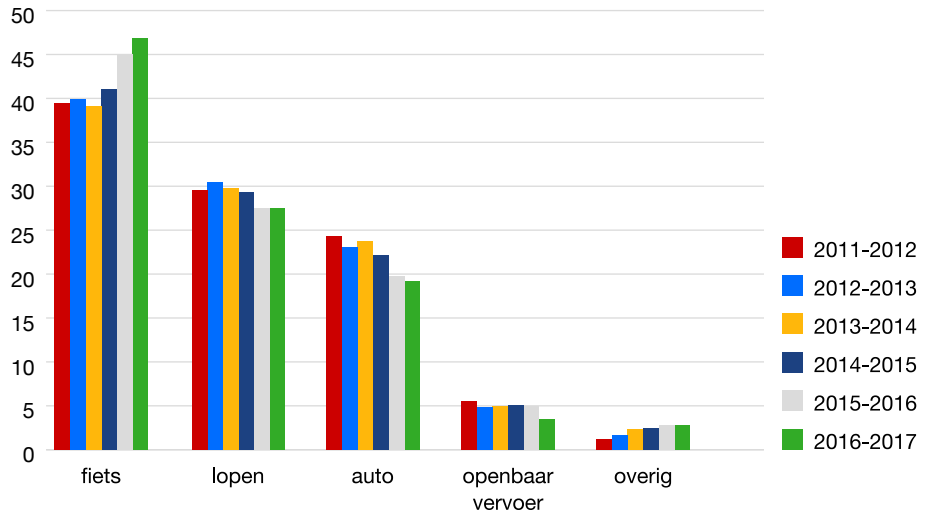
Met de groei van de stad wordt de vraag waarvoor we de openbare ruimte willen gebruiken steeds belangrijker. Utrecht heeft in de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) gekozen voor groei binnen de bestaande stad. De ruimte groeit dan niet mee met het aantal inwoners en bezoekers. De historische binnenstad en vooroorlogse woonwijken zijn niet berekend op een hoog autobezit. Hier is bovendien behoefte aan meer ruimte voor groen, lopen, en fietsen. Hoewel in de nieuwere (woon-) wijken over het algemeen meer ruimte is (voor parkeren én andere functies) is er ook hier vaak een wens om de leefbaarheid te verbeteren. Ook de wegcapaciteit is onvoldoende om het autoverkeer te laten groeien. Door de groei van de stad neemt bovendien het aantal voetgangers en fietsers flink toe, waarvoor extra ruimte nodig is. We zien daarnaast dat er, in de hele stad, meer behoefte ontstaat om ruimte te maken voor andere functies dan autoparkeren. Voor veel bewoners, zeker in gebieden met hoge woningdichtheden, is de openbare ruimte een verlengde van hun woning. Dat betekent dat zij hoge eisen stellen aan de kwaliteit van die openbare ruimte, met voldoende ruimte voor lopen en fietsen, met groen en speelvoorzieningen, en gelegenheid voor ontmoeting.

Fiets- en autogebruik in de stad

In Utrecht kiezen steeds meer mensen voor de fiets in plaats van de auto. Van alle verplaatsingen binnen de stad, gebeurt bijna de helft per fiets. We zien dan ook dat het aandeel fietsers stijgt, terwijl het autogebruik, ondanks een flinke groei van het aantal inwoners, vooral binnen de ring gelijk blijft.

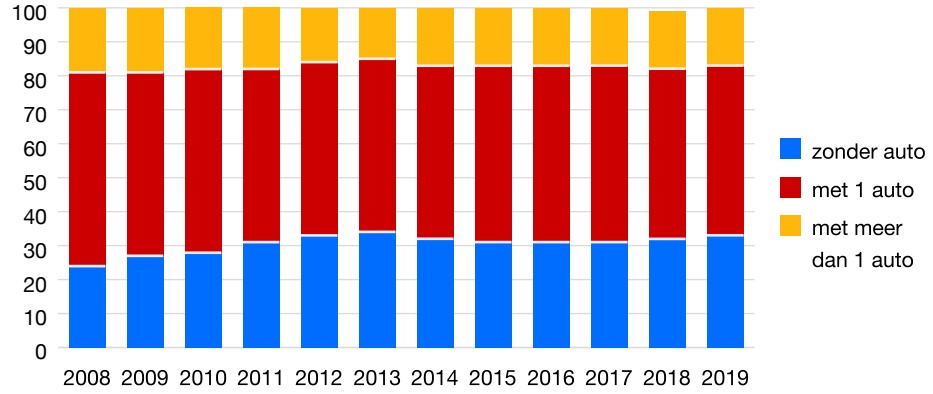
Het is in grote delen van de stad al lang niet meer vanzelfsprekend dat je een auto voor de deur kunt parkeren. In de binnenstad geldt dit ook al voor de fiets, vooral in het voetgangersgebied. Hoewel het autobezit onder bewoners in Utrecht de laatste jaren stabiel is, is er in vergelijking met tien jaar geleden een duidelijke afname te zien. Tegelijk zien we dat het deelautogebruik in Utrecht blijft toenemen. Hierbij gaat het vooral om informeel autodelen, met familie, kennissen, of buren. Andere vormen van vervoer, zoals lopen, fietsen en OV zijn binnen de stad vaak sneller en comfortabeler dan vervoer per auto. Als er daarnaast een goed en toegankelijk aanbod is van deelauto's, vervalt voor steeds meer bewoners de noodzaak om een eigen auto te bezitten.

Aandeel vervoerwijze op verplaatsingen binnen de gemeente Utrecht (%)*



Bron: CBS i.o.v gemeente Utrecht

Autobezit huishoudens Utrecht (%)



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht (inclusief leaseauto's)

Slim omgaan met mobiliteit
Verschillende onderzoeken laten zien dat auto's gemiddeld 23 uur per dag stil staan. Stilstaande auto's nemen in de stad veel schaarse ruimte in. Door slimmer en efficiënter om te gaan met autogebruik én autobezit, kunnen we veel ruimtewinst boeken, en die ruimte kan vervolgens voor andere functies worden ingezet. Door de opkomst van de deel- en platformeconomie is het om mobiel te zijn niet altijd meer noodzakelijk om zelf een fiets of auto te bezitten. Deelvervoer en Mobility as a Service (MaaS)-concepten dragen niet alleen bij aan efficiënt gebruik van schaarse ruimte, maar kunnen voor gebruikers ook winst betekenen op het gebied van kosten en gebruikersgemak. Deze en andere technologische ontwikkelingen en innovaties maken slimme mobiliteitsoplossingen mogelijk, die bijdragen aan een leefbare en gezonde stad, en daarnaast mobiliteit voor iedereen toegankelijk maken en houden.

Autodelers rijden minder
Mensen kiezen niet alleen uit milieuoverwegingen voor autodelen, maar ook vanwege kosten en gebruiksgemak. In een stad waar de parkeerdruk hoog is, is het bijvoorbeeld een groot voordeel dat deelauto's een vaste plek hebben, waardoor je niet naar een parkeerplaats hoeft te zoeken. Een ander voordeel is dat er verschillende maten en altijd nieuwe modellen auto's beschikbaar zijn. Mensen die gebruik maken van een deelauto hebben ook niet zelf het gedoe om reparaties en APK te regelen, of een parkeervergunning aan te vragen. Voor mensen die gemiddeld niet meer dan ongeveer 10.000 kilometer per jaar rijden is een deelauto bovendien goedkoper dan een eigen auto[2]. Een personenauto reedt in 2018 in Nederland gemiddeld iets minder dan 13.000 kilometer (bron CBS).

1.1 Waarom nieuw parkeerbeleid?

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

Utrecht heeft gekozen voor groei binnen de bestaande stad. Hiermee ontstaan kansen om voorzieningen voor lopen, fietsen, en openbaar vervoer verder te verbeteren. Het is onze ambitie om fietsstad nummer 1 van de wereld te worden. Ten opzichte van de auto neemt de fiets weinig ruimte in en fietsen is bovendien schoon, gezond en goedkoop. Bij nieuwbouwontwikkelingen in gebieden waar voldoende alternatieven zijn (of gerealiseerd kunnen worden) voor de (privé-)auto zetten we daarom zo veel mogelijk in op andere mobiliteitsoplossingen.

De vorige parkeernota Stallen en Parkeren is in 2013 vastgesteld door de gemeenteraad. Hoewel het uitgangspunt voor deze nota, een 'leefbare, vitale en gezonde stad' nog steeds actueel is, zijn de huidige beleidsmaatregelen gezien de groei van de stad niet meer voldoende om de leefbaarheid en bereikbaarheid te waarborgen. Met het parkeerbeleid kunnen we bijdragen aan de leefbaarheid in de stad, door te sturen op het aantal rijdende en stilstaande auto's. Tot nu toe deden we dit vooral buurtgericht, door in te zoomen op de parkeersituatie in specifieke wijken of bij individuele ontwikkelingen. Met de groei van mobiliteit in de stad ontstaat echter een noodzaak om meer gebiedsoverstijgend en stadsbreed te sturen op parkeren. De wereld van de mobiliteit is bovendien in beweging. Verschillende (technologische) ontwikkelingen hebben bijvoorbeeld geleid tot duurzame, ruimte-efficiënte, én gebruiksvriendelijke alternatieven voor de privéauto, en deze alternatieven worden door verbetering van het gebruiksgemak en verlaging van de kosten steeds aantrekkelijker.

[2] Bron: zie o,a. KpVV CROW – Factsheet 2 *Waarom autodelers minder auto's nodig hebben*

Ook in de bestaande stad zijn oplossingen nodig, onder andere vanwege de groei in het fietsverkeer. In drukke gebieden moet het fietsparkeren (voor bezoekers) beter worden georganiseerd om de leefbaarheid en toegankelijkheid voor voetgangers, waaronder mensen met een beperking, te waarborgen. Daarnaast zijn in sommige buurten oplossingen nodig om de groei van het gebruik van elektrische fietsen (en bakfietsen) verder te ondersteunen.

Op dit moment is een groot deel van de openbare ruimte gereserveerd voor geparkeerde auto's, waardoor er niet altijd (voldoende) ruimte overblijft voor bijvoorbeeld groen en spelen. We willen de bestaande parkeercapaciteit efficiënter gebruiken, en het makkelijker maken om, waar dat kan, autoparkeerplaatsen op straat anders in te richten of te verplaatsen naar garages (publiek en privaat), zodat er meer ruimte ontstaat voor lopen en (parkeren van) fietsen, en andere functies waarmee de kwaliteit van de leefomgeving verbetert. Daarnaast verbeteren we de procedure voor invoering van betaald parkeren, zodat we flexibeler en met meer efficiëntie in kunnen spelen op de specifieke omstandigheden in een buurt.

1.2 Doelen en uitgangspunten voor het parkeerbeleid

Het Utrechtse mobiliteitsbeleid draagt bij aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van de gezonde stad. We vinden het daarnaast van belang dat Utrecht een verkeersveilige stad is, die toegankelijk is voor iedereen en waar de luchtkwaliteit goed is.

1. Bereikbaarheid van en binnen de stad
2. Kwaliteitsslag openbare ruimte
3. Stimuleren duurzame(re) vormen van mobiliteit
4. Rechtvaardige verdeling van schaarse parkeerruimte

Veranderingen in mobiliteit hebben soms tijd nodig, en ook mensen hebben tijd nodig om aan deze veranderingen te wennen. Dit betekent dat we waar dat kan kiezen voor een evolutionaire aanpak. Een beleidswijziging hoeft dus niet altijd (direct) gevolgen te hebben voor bewoners en bedrijven die al langer in de stad zijn gevestigd. Wel zal nieuw beleid direct gaan gelden bij gebiedsontwikkelingen, en voor nieuwe (of verhuisde) bewoners en bedrijven in de stad.

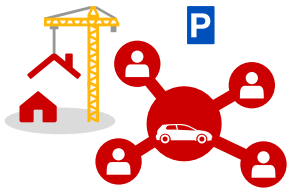
1.3 Proces nieuw parkeerbeleid

In deze Parkeervisie geven wij weer wat onze kijk is op parkeren in Utrecht voor de komende jaren, in relatie met het overkoepelende mobiliteitsbeleid en de ontwikkelingen in de stad. Kort samengevat moet het parkeerbeleid bijdragen aan een gezonde, leefbare, en bereikbare stad, die voor alle doelgroepen toegankelijk is. Hiervoor zijn, zeker gezien de groei van de stad, en de hogere eisen aan de kwaliteit van de openbare ruimte, verschillende maatregelen nodig. Wij hebben ervoor gekozen om niet één omvattende parkeernota op te stellen, maar verschillende modules te ontwikkelen. Als basis voor deze modules actualiseren wij eerst de overkoepelende fiets- en autoparkeervisie, ter vervanging van de Nota Stallen en Parkeren. Deze Parkeervisie wordt in de afzonderlijke modules verder uitgewerkt. De modules worden hieronder toegelicht.

Parkeervisie en uitwerkingsmodules

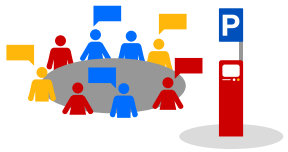
Ruimte voor de buurt

Fiets- en autoparkeren in Utrecht



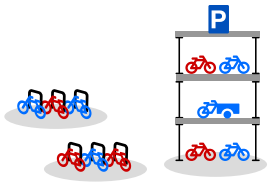
Parkeernormen

Parkeren op Afstand

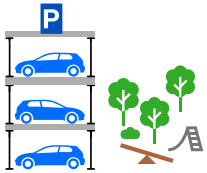


Aanpak betaald parkeren

Parkeren en toegankelijkheid



Fietsparkeren



Aanpak parkeren openbare ruimte

Parkeernormen
In de module Parkeernormen staat hoe we omgaan met de fiets- en autoparkeervraag bij bouwontwikkelingen. De module is een vervanging van Nota Parkeernormen Fiets en Auto uit 2013. We gaan in deze module niet alleen in op de aantallen parkeervoorzieningen die nodig zijn bij ontwikkelingen (de parkeercapaciteit), maar ook op eisen met betrekking tot locatie en kwaliteit, mogelijke alternatieven voor parkeren bij de ontwikkeling (realisatie), en het meebetalen aan mobiliteitsalternatieven via het instellen van een Bereikbaarheidsfonds. Tot slot nemen we in deze module op hoe we ervoor zorgen dat parkeervoorzieningen ook gebruikt worden zoals ze zijn bedoeld (beheer en beschikbaarheid).

Aanpak betaald parkeren
De module Aanpak betaald parkeren komt in de plaats van de procedure voor invoering van betaald parkeren. We beschrijven in deze module hoe we de nieuwe procedure voor invoering van betaald parkeren inrichten, zowel voor gebieden waar alleen met voldoende draagvlak betaald parkeren kan worden ingevoerd, als in gebieden waar we zonder draagvlakmeting betaald parkeren invoeren. Ook geven we aan op welke manieren we de buurt betrekken bij het proces.

Parkeren op Afstand
In de module Parkeren op Afstand staan de noodzakelijke beleidsuitgangspunten om het systeem van parkeren op afstand in ring- en regiohubs te kunnen laten functioneren.
Welke stappen door wie de komende jaren concreet moeten worden gezet om tot daadwerkelijke realisatie van het systeem te komen, staat in de bijlage bij deze module, de Routekaart Parkeren op Afstand.

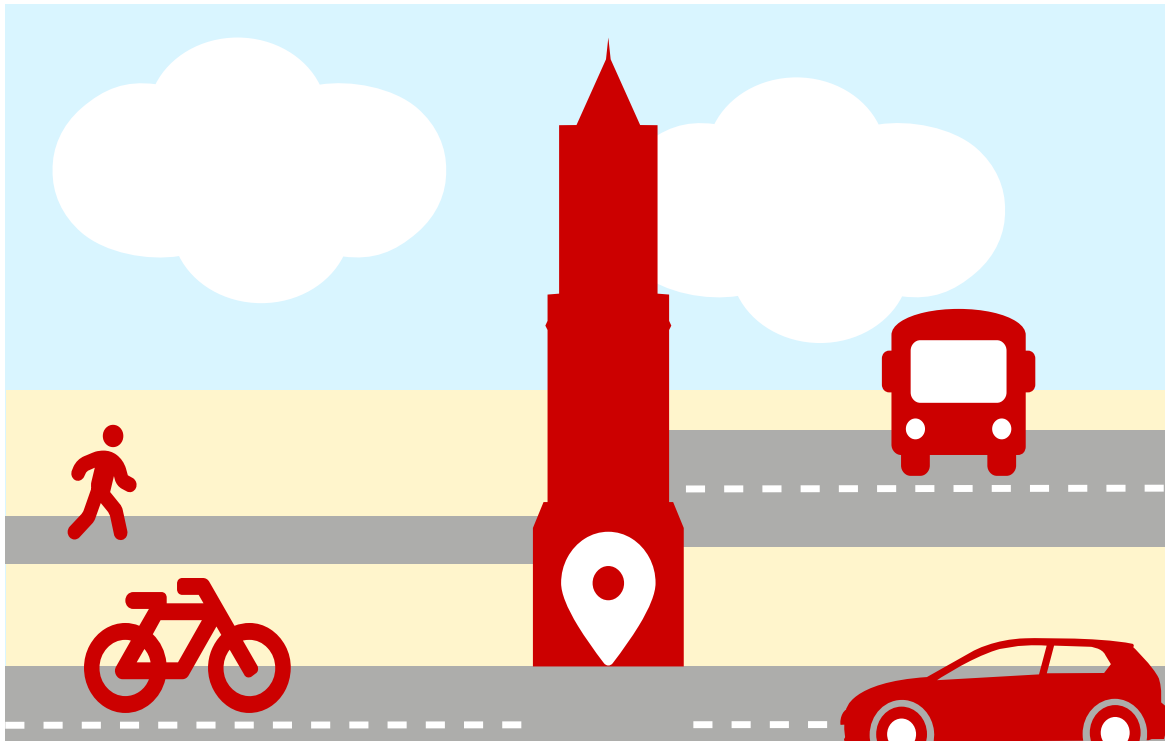
Aanpak parkeren openbare ruimte
In de module Aanpak Parkeren Openbare Ruimte nemen we op welke stappen we nemen om parkeercapaciteit efficiënter te gebruiken en auto's te verplaatsen van straat naar garages, om zo meer ruimte te creëren voor lopen, fietsen, verblijven, spelen, en groen. We gaan hierbij in op parkeervergunningen en garageabonnementen, opheffen van straatparkeerplaatsen, efficiënt gebruik van parkeercapaciteit (gemeentelijke en privaat) en parkeertarieven.

Parkeren en toegankelijkheid
In deze module gaan we in op de maatregelen die we nemen om ervoor te zorgen dat de stad voor iedereen toegankelijk blijft, ook voor doelgroepen die van een auto afhankelijk zijn, zoals mensen met een beperking. Hierbij hebben we bijzondere aandacht voor bestemmingen waar we het autoparkeren in de directe omgeving beperken (zoals de binnenstad).

Fietsparkeren
De module Fietsparkeren geeft weer hoe wij de visie op fietsparkeren verder gaan uitwerken. Hierbij gaan we in op zowel voorzieningen voor fietsparkeren als handhaving op gestalde fietsen. Ook besteden we aandacht aan technologische ontwikkelingen en deelmobiliteit.

2. Bereikbaarheid van en binnen de stad

Utrecht is een populaire stad, zowel bij (toekomstige) bewoners en bedrijven, als bij bezoekers. We vinden het belangrijk dat bestemmingen in de stad voor alle doelgroepen goed bereikbaar zijn, en dat iedereen zich ook binnen de stad comfortabel kan verplaatsen. Onze focus ligt hierbij op lopen, fietsen, en openbaar vervoer. Deze vormen van mobiliteit nemen relatief weinig ruimte in, zeker in vergelijking met de auto, en dragen dus bij aan een goede bereikbaarheid van en binnen de stad. Door het autoverkeer in de stad gelijk te houden, zorgen we ervoor dat Utrecht in de toekomst bereikbaar blijft, óók voor diegenen die wel kiezen voor, of gebonden zijn aan, automobiliteit.



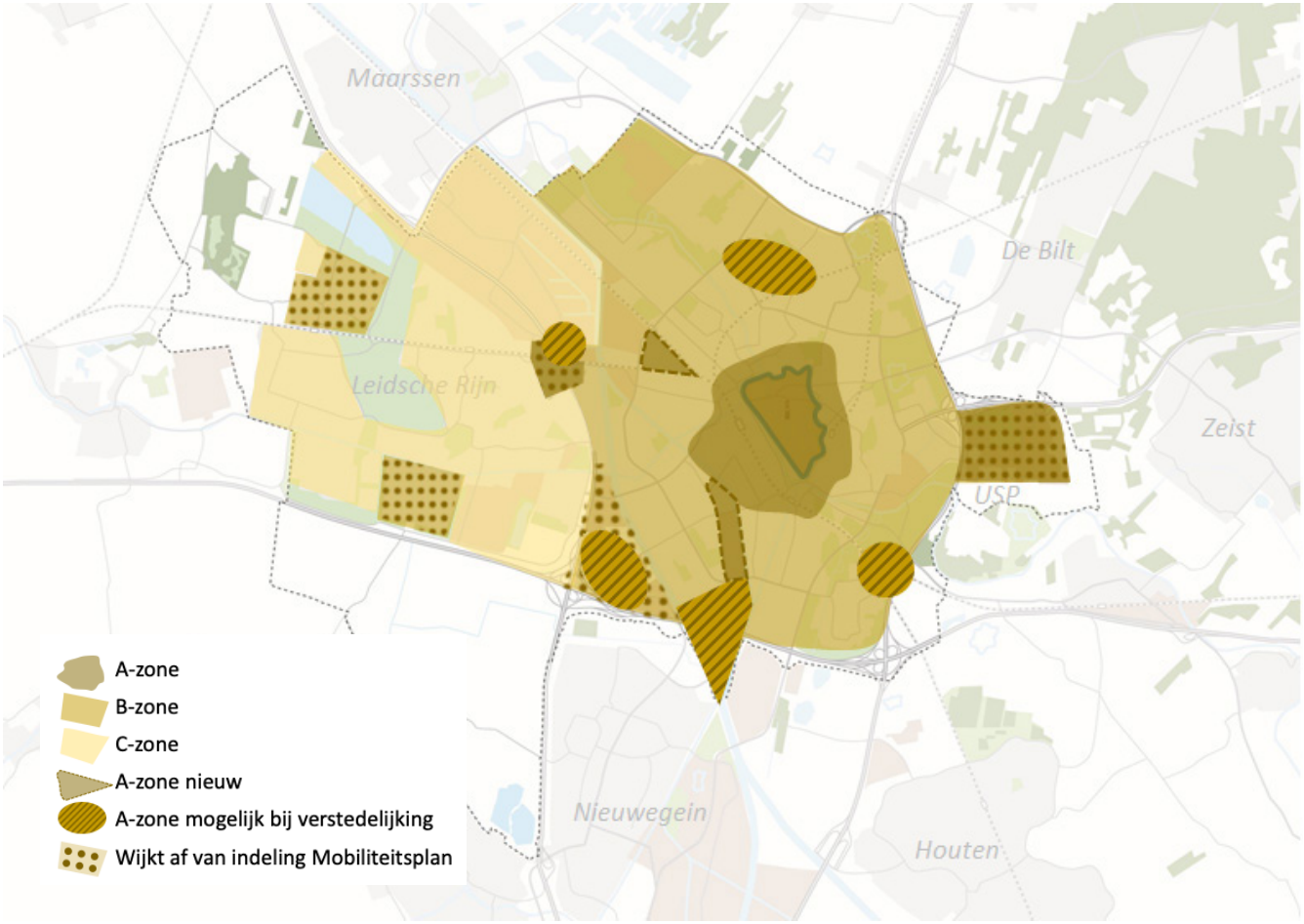
De parkeercapaciteit voor zowel fietsen als auto's is een sturingsinstrument dat we kunnen inzetten om fietsgebruik te stimuleren en het aantal auto's in de stad te stabiliseren, en daarmee te zorgen dat de stad leefbaar en goed bereikbaar blijft. Hierbij gaat het niet alleen om autobereikbaarheid. Juist op locaties waar weinig parkeercapaciteit is voor auto's, is het belangrijk dat andere vormen van mobiliteit worden gefaciliteerd.

2.1 Parkeergebieden

Utrecht bestaat uit verschillende typen wijken, met verschillende behoeften en mogelijkheden voor mobiliteit in het algemeen, en parkeren in het bijzonder. In de historische binnenstad zijn bijvoorbeeld veel voorzieningen op loop- of fietsafstand, en ben je dichtbij het drukste treinstation ven Nederland. De ruimte voor parkeren is er schaars, en de routes naar de binnenstad toe hebben beperkt ruimte voor autoverkeer. Hier is het autobezit dan ook veel lager dan in woonwijken en werkgebieden aan de rand van de stad, waar minder voorzieningen zijn en bewoners en werknemers eerder kiezen voor de auto.

Utrecht is opgedeeld in verschillende parkeerzones. De zone-indeling voor fiets- en autoparkeren is gebaseerd op de gebiedsindeling in het Mobiliteitsplan, maar wijkt daar (op dit moment) op een aantal punten van af. De parkeerzones verschillen van elkaar in parkeernormen voor fiets en auto. In gebieden waar betaald moet worden voor autoparkeren, gelden per zone bovendien verschillende tarieven en venstertijden, en soms ook verschillende voorwaarden voor uitgifte van parkeervergunningen.

De zone-indeling voor parkeren is (voor een deel) dynamisch. De stad ontwikkelt, waardoor soms ook de kenmerken van een gebied veranderen. Met de groei en ontwikkeling van de stad, veranderen in de loop van de tijd ook de parkeerzones. Wanneer in een nieuw gebied betaald parkeren wordt ingevoerd, dan heeft dat bijvoorbeeld consequenties voor de zone-indeling. Ook andere (toekomstige) ontwikkelingen kunnen leiden tot aanpassing van de gebiedsindeling voor parkeren. Omdat de indeling in parkeerzones niet statisch is, en in de loop van de tijd zal veranderen, is de plattegrond met parkeergebieden geen onderdeel van de Parkeervisie. De actuele gebiedsindeling wordt aangeduid op een printbare parkeerplattegrond. Wijzigingen in de zone-indeling voor parkeren, als gevolg van gebiedsontwikkelingen of invoering betaald parkeren, worden verwerkt op de digitale parkeerplattegrond. In bijna alle gevallen is hiervoor een besluit van de gemeenteraad nodig. Alleen in geval van zonewijziging bij invoering van betaald parkeren gaat het om een collegebesluit (B2 wordt dan B1), dit betreft dan dus een wijziging die de kwalificatie als A, B of C gebied niet raakt.



Deze plattegrond geeft de verschillen weer tussen de ABC-indeling in het Mobiliteitsplan 2040 en de ABC-indeling voor parkeren. Het Mobiliteitsplan kijkt vooruit naar 2040, terwijl we voor parkeren weergeven wat de huidige stand van zaken is. Leidsche Rijn Centrum en Utrecht Science Park liggen voor parkeren op dit moment niet in zone A, maar in zone B. En Papendorp, en de kernen van Vleuten en de Meern liggen op dit moment voor parkeren niet in zone B, maar in zone C. Of deze gebieden in de toekomst inderdaad van zone wijzigen, hangt van een aantal factoren af. Wanneer een gebied van C naar B wijzigt of van B naar A, heeft dat met name consequenties voor de parkeernormen. Toepassen van een lagere parkeernorm is alleen verantwoord als aan een aantal voorwaarden is voldaan. Het gaat hierbij om voorwaarden met betrekking tot OV-bereikbaarheid, voorzieningen-niveau/ functiemenging, en beperking van uitwijkmogelijkheden voor autoparkeren. Ook gebiedsspecifieke aspecten zijn hierbij van belang. In de module Aanpak parkeren openbare ruimte werken we aan de hand van deze punten uit aan welke kenmerken een gebied moet voldoen om de zone te wijzigen (dit geldt zowel voor de gebieden die op dit moment afwijken van de zonering in het Mobiliteitsplan, als voor de gebieden waarvan is aangegeven dat A-zone mogelijk is bij verstedelijking). Hierbij kijken we ook naar de specifieke kenmerken en functies in het gebied, omdat het in gebieden met bijzondere of unieke kenmerken, zoals bijvoorbeeld de woonboulevard, wenselijk kan zijn om maatwerk toe te passen. Wanneer de daadwerkelijke verandering in één van deze gebieden de orde is zal dit aan de raad voorgelegd worden.

Zone-indeling
In gebieden waar veel verschillende voorzieningen zijn, en goede alternatieven voor automobiliteit, geldt in het algemeen dat de parkeernormen voor auto's laag zijn, en de parkeernormen voor fietsen juist hoog. In gebieden met weinig functiemenging en minder OV-voorzieningen is het andersom, hier zijn de autoparkeernormen hoger en de fietsparkeernormen lager.

Het uitgangspunt voor de gebiedsindeling is een verdeling in drie zones: A, B, en C. In zone A (centrumgebieden) is een hoge stedelijke dichtheid, bevinden zich veel verschillende functies op loop- of fietsafstand, en zijn goede OV-voorzieningen aanwezig. In deze zone is de openbare ruimte bovendien schaars. De focus ligt hier op lopen en fietsen, en de mogelijkheden voor autoparkeren zijn beperkt. Door hoge fietsparkeernormen, lage autoparkeernormen, en betaald parkeren voor auto's, stimuleren we fietsen en zorgen we dat het aantal auto's dat naar de centrumgebieden rijdt niet toeneemt.

In zone B (stedelijke gebieden) bieden we meer mogelijkheden voor de auto dan in de centrumgebieden. Ook hier is sprake van functiemenging, en zijn alternatieven voor de (eigen) auto aanwezig. Hoewel zone B ruimer is ingericht dan A, is ook hier de ruimte schaars. De autoparkeernormen zijn hoger dan in zone A. In de gebieden waar de druk op de openbare ruimte het grootst is, moet wel voor parkeren van de auto betaald worden. Daarnaast blijven goede fietsparkeervoorzieningen van belang, al zijn de fietsparkeernormen lager dan in zone A.

In zone C (suburbaan en buitengebied) is over het algemeen voldoende ruimte voor de verschillende vervoerswijzen. De autoparkeernormen, zijn hier hoger dan in de rest van de stad, en het uitgangspunt is dat er niet betaald hoeft te worden voor autoparkeren. Uitzonderingen hierop zijn echter mogelijk, bijvoorbeeld bij locaties die veel bezoek trekken. Hoewel in zone C meer ruimte is voor de auto, zijn ook hier fietsparkeernormen van toepassing om te zorgen voor voldoende fietsparkeerplaatsen.

Kenmerken van parkeergebieden

Gebied	Zone	Parkeer-norm	Betalen	Tarief	Venster-tijd
A	A1	A	betaald	+++	ma-zo
	A2	A	betaald	++	ma-za 9-23
B	B1	B	betaald	+	ma-za 9-21
	B1-a	B	betaald	+	ma-za 6-11
	B2	B	gratis	n.v.t.	n.v.t.
C	C1	C1	gratis	n.v.t.	n.v.t.
	C2	C2	gratis	n.v.t.	n.v.t.

In de module Aanpak parkeren openbare ruimte werken we uit of aanpassing van de bestaande zone-indeling wenselijk is. Uitgangspunt is dat we zoveel mogelijk de ABC-indeling zoals die is opgenomen in het Mobiliteitsplan 2040 aanhouden, maar afwijking is mogelijk. We werken in deze module uit aan welke kenmerken een gebied moet voldoen om de zone te wijzigen. We onderzoeken onder andere of het centrumgebied A1 met de groei van het aantal bezoekers moet worden uitgebreid, bijvoorbeeld door een aantal aanloopstraten die nu in A2-gebied liggen toe te voegen.

2.2 Parkeernormen

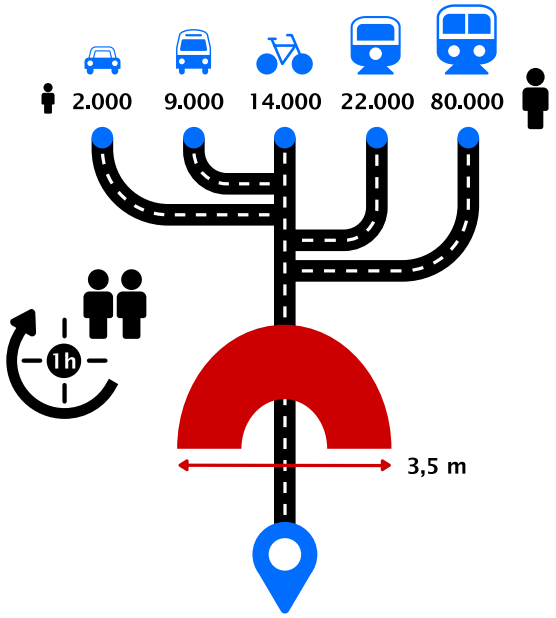
Utrecht heeft zowel parkeernormen voor auto's als voor fietsen. Autoparkeernormen zijn van oudsher gebaseerd op de (verwachte) vraag naar parkeerplaatsen bij een ontwikkeling, oftewel de parkeerbehoefte. Het uitgangspunt hierbij is dat er een minimum aantal parkeerplaatsen nodig is om te zorgen dat woningen, bedrijven, en overige ontwikkelingen aantrekkelijk en bereikbaar zijn voor bewoners en gebruikers. Factoren als locatie (ligging ten opzichte van het centrum), mate van stedelijkheid en functiemenging, en beschikbaarheid van alternatieven, spelen een belangrijke rol bij de vraag hoe groot de parkeerbehoefte is. Een lage parkeernorm is dus alleen mogelijk wanneer er voldoende alternatieven zijn (of gerealiseerd worden) voor de (privé-)auto.

In Utrecht zijn de autoparkeernormen, die de minimale parkeerbehoefte vertegenwoordigen, vanaf nu ook meteen de maximumnormen. De parkeercapaciteit is zowel van invloed op het aantal rijdende auto's als op het aantal stilstaande auto's. Met een maximumnorm voor parkeren voorkomen we dat de hoeveelheid autverkeer in de stad toeneemt. Iedere parkeerplaats is immers een potentiële bestemming voor een auto, en hoe meer parkeerplaatsen er zijn, hoe meer mensen zullen kiezen voor de auto in plaats van een ander vervoersmiddel. Doordat er minder ruimte nodig is voor parkeercapaciteit, zorgen we bovendien dat er meer ruimte overblijft voor andere functies, zoals wonen, spelen, en groen.

Op verschillende plekken in de stad wordt met een hoge dichtheid gebouwd. Dit kan er, zelfs bij toepassing van een lage autoparkeernorm, toe te leiden dat het aantal auto's in de stad groeit. Een lage autoparkeernorm leidt bij een groot aantal woningen immers alsnog tot een groot aantal parkeerplaatsen, terwijl die op veel plekken helemaal niet nodig zijn. In gebieden waar een hoog voorzieningenniveau is (of komt), en voldoende alternatieven zijn voor de (eigen) auto, is het daarom niet altijd nodig om het aantal autoparkeerplaatsen aan te leggen dat op grond van de parkeernormen vereist is. Hiermee voorkomen we een toename van het autoverkeer, en zorgen we dat er ruimte overblijft voor functies die bijdragen aan de kwaliteit van de openbare ruimte. Een aantal locaties waar dit voor geldt zijn eerder al aangewezen als maatwerklocaties, waar afwijking van de eis om autoparkeren (volledig) op eigen terrein te realiseren mogelijk is. Gezien de groei van de stad zal dit op steeds meer locaties gaan spelen. We vinden het daarom wenselijk om, in situaties waarin het vanwege de kenmerken van een gebied ende potentiële toename van het autoverkeer wenselijk of zelfs noodzakelijk is om minder parkeerplaatsen aan te leggen, de lijst met aangewezen maatwerklocaties uit te kunnen breiden. De reeds aangewezen maatwerklocaties zijn opgenomen in de module Parkeernormen.

Capaciteit toegangswegen

Aantal mensen per uur



Deze infographic geeft weer hoeveel personen er met verschillende vervoersmiddelen per uur over een weg van 3,5 meter breed kunnen reizen.

Bereikbaarheidsfonds
Voor het bepalen van de mobiliteitsbehoefte bij bouwontwikkelingen blijven we gebruik maken van het parkeernormeninstrument. Het gaat bij toepassing van de parkeernormen niet (meer) alleen om de aanleg van (auto-)parkeerplaatsen. Op locaties waar weinig autoparkeerplaatsen worden toegevoegd, vullen we de mobiliteitsbehoefte in met alternatieven. Dat kunnen alternatieven zijn voor de eigen auto, zoals extra fietsparkeerplaatsen, deelmobiliteit en MaaS-concepten. Ook alternatieve locaties voor autoparkeren zijn mogelijk, zoals parkeren op afstand, aan de rand van de wijk of zelfs aan de rand van de stad. Een belangrijk uitgangspunt is dan ook dat we op locaties waar we de mobiliteitsbehoefte invullen met alternatieven voor de (eigen) auto, niet zomaar de parkeernorm verlagen. Een ontwikkeling moet bereikbaar zijn voor bewoners en andere gebruikers, maar dat hoeft niet per se met een eigen auto te zijn.

Bij de grotere ontwikkellocaties is het uitgangspunt dat de betrokken ontwikkelaar(s) zelf een mobiliteitsconcept realiseren. In sommige gevallen kan gebruik van gemeentelijke voorzieningen (al dan niet via het bereikbaarheidsfonds) hier deel van uitmaken. Hierover worden dan maatwerkafspraken gemaakt. Omdat het bij individuele ontwikkelingen voor initiatiefnemers vaak niet realistisch of wenselijk is om zelf een mobiliteitsalternatief te realiseren, introduceren we een bereikbaarheidsfonds. Met het Bereikbaarheidsfonds dragen we bij aan de realisatie van voorzieningen voor parkeren op afstand en deelmobiliteit. Bij de realisatie van voorzieningen die individuele bouwplannen overstijgen, vinden we het belangrijk dat de gemeente de regie houdt. Het is van belang dat we als gemeente grip houden op de inzet en het gebruik van deze mobiliteitsalternatieven, ook wanneer de gemeente zelf niet de eigenaar is.

Zeker in en rond ontwikkelgebieden waar grote groei wordt voorzien, is het de bedoeling dat er ook grote gebiedsgerelateerde mobiliteitsvoorzieningen worden ontwikkeld, als onderdeel van het stadsbrede mobiliteitsconcept. Deze ontwikkelingen zijn dermate omvangrijk en nieuw dat voor het zekerstellen van deze ambities en de aansluiting op het gehele mobiliteitssysteem nodig is om nieuwe vormen van bekostiging te onderzoeken. Bij de uitwerking van de investeringsstrategie van de RSU en het Mobiliteitsplan wordt hier op ingegaan.

In gebieden waar we inzetten op een klein aantal parkeerplaatsen, en de parkeerbehoefte met alternatieven wordt ingevuld, kunnen we eigenlijk beter spreken van bereikbaarheids- of mobiliteitsnormen dan van parkeernormen. Het uitgangspunt hierbij is dat mobiliteit voor gebruikers gegarandeerd moet zijn, maar dat dit niet noodzakelijk betekent dat er mogelijkheid moet zijn voor het parkeren van een groot aantal (privé)auto's. Voor nu hebben we er echter voor gekozen om vast te houden aan de term parkeernormen, omdat dit een algemeen bekend principe is, en de systematiek (ook met invulling van mobiliteitsalternatieven) zich in het verleden bewezen heeft. We werken de nieuwe parkeernormen voor zowel fiets als auto en de werking van het Bereikbaarheidsfonds uit in de module Parkeernormen.

Beschikbaarheid van parkeerruimte en overige mobiliteitsvoorzieningen
Op dit moment zijn de parkeernormen vaak van invloed op wat er wordt gebouwd en in welke omvang er wordt gebouwd. Het uitgangspunt is dat parkeren zo veel mogelijk inpandig en verdiept wordt aangelegd. Het realiseren van autoparkeervoorzieningen is echter duur, zeker in ondergrondse garages, en daardoor niet altijd rendabel. Hierdoor kan het voor ontwikkelaars gunstiger zijn om vooral woningtypen te bouwen waarvoor de parkeernorm laag is, terwijl dit niet altijd wenselijk is. Tegelijkertijd zien we dat gebouwde parkeervoorzieningen na oplevering niet altijd optimaal worden gebruikt. We willen voorkomen dat parkeervoorzieningen worden gebouwd voor de leegstand. In de module parkeernormen beschrijven we hoe wij als gemeente voldoende grip willen houden op het gebruik van private parkeervoorzieningen.

Ontwikkelaars hebben de optie om er op sommige locaties voor te kiezen om (een deel van) de parkeerbehoefte anders in te vullen. Hieraan zijn wel voorwaarden verbonden. Een (gedeeltelijk) alternatieve invulling van de parkeerbehoefte is alleen mogelijk wanneer er voldoende alternatieven zijn voor de (privé-)auto, en kan alleen in gebieden waar betaald parkeren geldt, of waarvan besloten is dat er op korte termijn betaald parkeren ingevoerd wordt. Betaald parkeren voorkomt namelijk dat bewoners en gebruikers bij een beperkt aantal parkeerplaatsen alsnog in de openbare ruimte parkeren. Daarbij is goede communicatie van belang. Bewoners en gebruikers van nieuwbouwontwikkelingen komen in principe niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Zij zijn hier echter vaak niet van op de hoogte en kloppen alsnog aan bij de gemeente als blijkt dat zij geen mogelijkheden hebben voor parkeren bij de eigen woning. We verplichten ontwikkelaars daarom om vooraf duidelijk te communiceren aan toekomstige bewoners en gebruikers over de mogelijkheden voor parkeren.

Fietsparkeernormen
Utrecht heeft sinds 2013 naast autoparkeernormen ook fietsparkeernormen. Voor fietsparkeren geldt immers net als voor auto's: hoe beter het parkeren is geregeld, hoe aantrekkelijker het is om de fiets te pakken. Daarnaast kunnen fietsparkeernormen eraan bijdragen dat fietsen netjes gestald worden, en niet overal lukraak worden neergezet. Het blijft echter een uitdaging om niet alleen bewoners, maar ook bezoekers (van bewoners, of van voorzieningen) te verleiden om gebruik te maken van (inpandige) fietsenstallingen. Bij fietsparkeernormen gaat het in de eerste plaats om capaciteit. Er moet voldoende ruimte zijn om fietsen te kunnen parkeren. Maar ook toegankelijkheid en kwaliteit zijn van belang. Een fietskelder die alleen bereikbaar is via een onhandige route, of waarbij je meerdere zware deuren door moet is bijvoorbeeld niet aantrekkelijk in het gebruik. Daarnaast is het van belang dat er voldoende ruimte is voor het stallen van bijzondere fietsen, bijvoorbeeld bakfietsen of fietsen met kinderzitjes, en dat er bij lang stallen (thuis en op kantoor) mogelijkheden zijn voor het opladen van e-bikes. Voor fietsparkeren hanteren we alleen minimumnormen. Iedere ontwikkelaar is vrij om extra fietsparkeerplaatsen aan te leggen. Aan fietsparkeerruimte hebben we voorlopig immers niet snel te veel.

Omdat mobiliteitsbehoeften in de loop van de tijd kunnen veranderen, zetten we in op het realiseren van flexibele parkeervoorzieningen, voor zowel fietsen als auto's. De flexibiliteit heeft niet alleen betrekking op aantallen en grootte van de parkeervoorzieningen (die bijgesteld moeten kunnen worden), maar ook op de mogelijkheid om fiets- en autoparkeerplaatsen in te kunnen zetten voor andere vervoersmiddelen (zoals brommobielen) of zelfs hele andere functies, als daar behoefte aan is.

2.3 Stads- en gebiedsgerichte aanpak

Het is onze ambitie om het fietsgebruik te stimuleren, en het autogebruik, ondanks de groei van de stad, niet verder te laten toenemen. Dit heeft implicaties voor de totale voorraad aan parkeerplaatsen in de stad. Als iedere parkeerplaats een potentiële bestemming is voor een auto, is iedere parkeerplaats immers ook (in potentie) van invloed op het aantal auto's in de stad. Toch is het te kort door de bocht om te stellen dat er geen nieuwe autoparkeerplaatsen mogen worden aangelegd. In plaats daarvan kijken we naar de (her)verdeling en spreiding van autoparkeerplaatsen in de hele stad, en naar efficiënter gebruik van de bestaande parkeercapaciteit. We zoomen dus niet langer (alleen) in op individuele ontwikkelingen, maar kijken naar het gebied en de stad als geheel. Een belangrijk uitgangspunt hierbij is dat we de groeiende vraag naar fietsparkeerplekken, zowel voor bewoners als voor bezoekers, juist wel willen faciliteren. Er bestaat bovendien een wisselwerking tussen aantallen en kwaliteit van auto- en fietsparkeerplaatsen. Voor autoparkeren betekent dit dat er op sommige locaties in de stad plaatsen kunnen worden opgeheven, die mogelijk op een andere plek weer terugkomen. Voor fietsparkeren kijken we juist naar mogelijkheden om de capaciteit stadsbreed uit te breiden. Om goed te kunnen sturen op auto- en fietsparkeercapaciteit is het noodzakelijk dat we duidelijk in beeld hebben om welke aantallen het gaat. Het is dan ook van belang dat we wijzigingen in capaciteit van openbare fiets- en autoparkeervoorzieningen goed vastleggen. De wijze waarop we dit doen nemen we op in de module Aanpak parkeren openbare ruimte.

Bij een aantal grote ontwikkellocaties, zoals de Merwedekanaalzone en de Cartesiusdriehoek, is op dit moment al sprake van een gebiedsgerichte aanpak voor parkeren. In deze gebieden is voor het geheel aan (toekomstige) woningen en overige functies bepaald wat de parkeervraag is, hoeveel parkeerplekken er op basis van de verwachte verkeersgeneratie maximaal kunnen worden aangelegd, en hoe het resterende deel van de parkeerbehoefte wordt ingevuld.

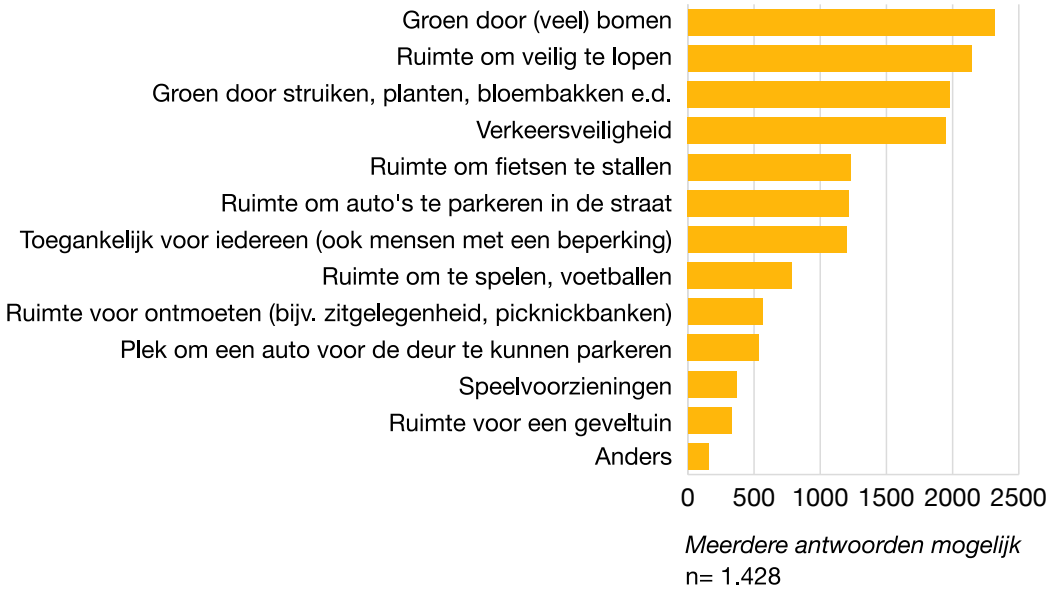
We willen deze aanpak ook gaan toepassen op de bestaande stad, omdat we met een gebiedsgerichte aanpak beter kunnen sturen op parkeercapaciteit. Dat betekent dat we, in eerste instantie in gebieden waar veel ontwikkelingen plaatsvinden, gaan inventariseren wat de huidige parkeercapaciteit is, voor zowel auto's als fietsen, wat de (verwachte) toekomstige parkeervraag wordt, en hoe we die parkeervraag op de beste manier kunnen invullen. Hierbij kijken we ook naar de wegcapaciteit van omliggende wegen. Tot nu toe wordt per ontwikkeling gekeken naar de fiets- en autoparkeernorm (en verkeersaantrekkende werking). Ontwikkelingen staan echter niet op zichzelf. Een gebiedsgerichte aanpak biedt de mogelijkheid om te kijken naar de gecombineerde effecten van ontwikkelingen in een gebied, en maken een integrale toepassing van parkeernormen mogelijk. Dit betekent bijvoorbeeld dat we per gebied fiets- en autoparkeervoorzieningen beter op elkaar kunnen afstemmen. Ook kunnen we bij ontwikkelingen beter kijken naar onbenutte parkeerruimte in het gebied, en nadenken over parkeeralternatieven die meerdere ontwikkelingen kunnen bedienen. In plaats van tien afzonderlijke ontwikkelaars, die allemaal een eigen deelautosysteem realiseren, kunnen we bijvoorbeeld nadenken over een deelhub en of MaaS-dienst die voor een groter gebied toegankelijk is. Dit biedt de mogelijkheid om betere en efficiëntere voorzieningen te realiseren. Het nieuw op te richten bereikbaarheidsfonds kan hier een rol bij spelen.

3. Kwaliteit openbare ruimte

Doordat de stad verdicht, wordt de druk op de openbare ruimte groter. De groei van de stad vraagt ons om slimmer en efficiënter om te gaan met de ruimte die we hebben. Er wonen, werken, en verblijven meer mensen in de stad, die meer ruimte vragen voor lopen en fietsen, maar ook behoefte hebben aan groen, speelvoorzieningen en ontmoetingsplekken. Doordat we in hoge dichtheden bouwen, wordt de openbare ruimte voor bewoners een steeds belangrijker onderdeel van hun leefomgeving. De nabijheid en kwaliteit van een mooi park wordt bijvoorbeeld belangrijker voor mensen die zelf geen tuin hebben. Bewoners stellen niet alleen meer eisen aan de openbare ruimte, maar willen ook graag zelf meedenken over een andere invulling, en zijn bereid hiervoor hun steentje bij te dragen, bijvoorbeeld door hun auto weg te doen en/of mee te zorgen voor onderhoud van aangelegde voorzieningen.

Uit Bewonerspanel Novemberpeiling 2018 – Wensen en gebruik openbare ruimte

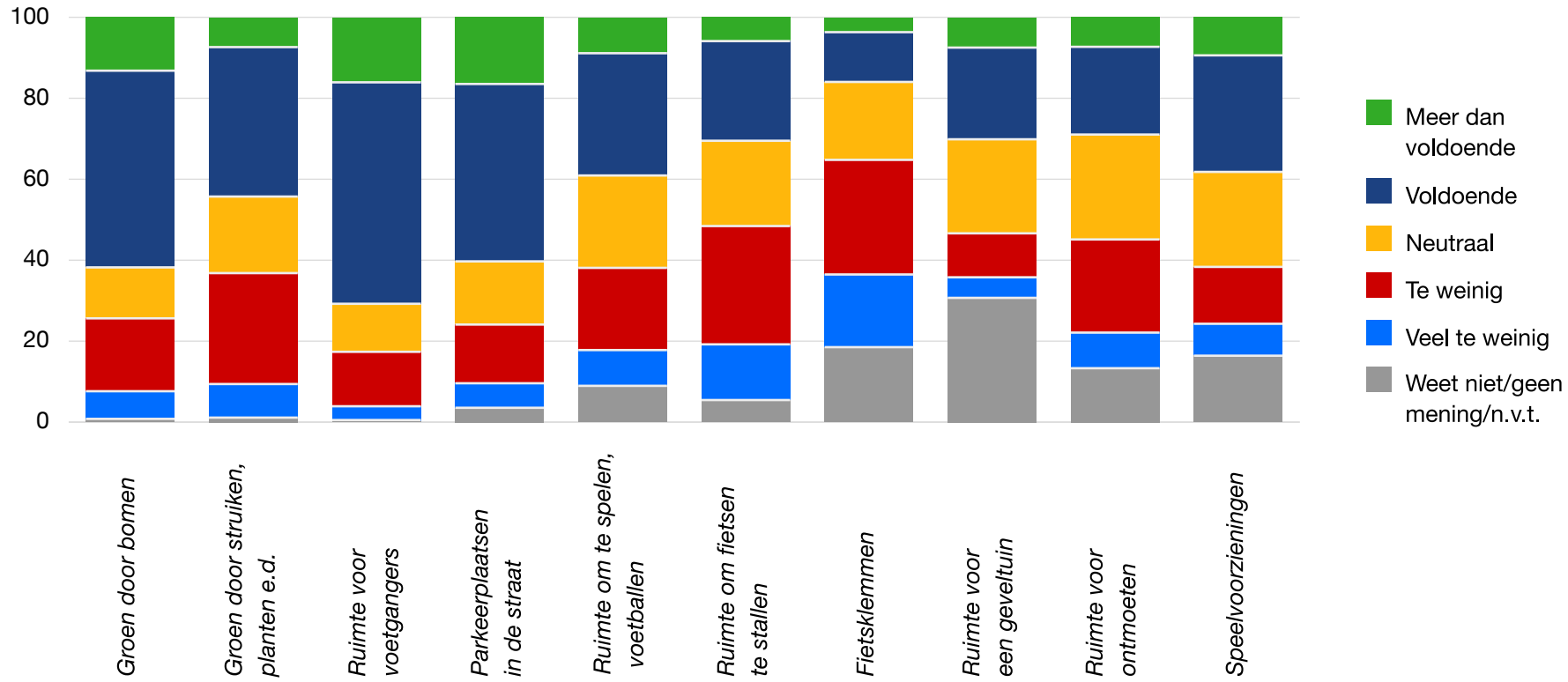
1. Welke van onderstaande mogelijkheden vindt u het belangrijkst in uw straat?



Meerdere antwoorden mogelijk
n= 1.428

Eind 2018 hebben we onder leden van het Bewonerspanel een peiling gehouden over de wensen en het gebruik van de openbare ruimte in de woonomgeving. Uit onderstaand diagram blijkt dat bewoners vooral behoefte hebben aan groen, en ruimte om veilig te kunnen lopen. Parkeerplaatsen voor fietsen en auto’s staan pas op plek vijf en zes.

2. Wat is uw oordeel over uw straat over de hoeveelheid…



Bron: Bewonerspanel Novemberpeiling 2018 – Wensen en gebruik openbare ruimte

3.1 Minder ruimte voor autoparkeren op straat, meer ruimte voor fietsen

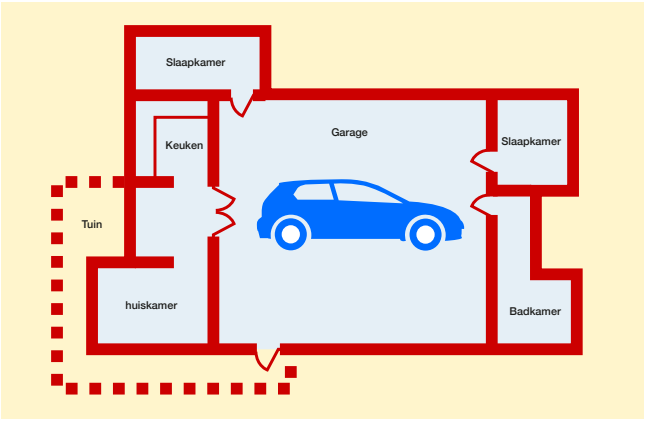
Verreweg de meeste geparkeerde fietsen en auto's staan in de openbare ruimte. Hoewel veel mensen het prettig vinden om dichtbij de woning of bestemming te parkeren, bieden straten vol stilstaande fietsen en auto's voor de meeste bewoners en bezoekers geen aantrekkelijke leef- of verblijfsruimte. In het Mobiliteitsplan 2040 is het uitgangspunt opgenomen dat de geparkeerde auto stap voor stap minder dominant wordt in het straatbeeld. Voor een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte is het wenselijk om zowel fietsen als auto's waar dat kan te verplaatsen naar inpandige parkeervoorzieningen. Met name voor auto's zit binnen de bestaande parkeercapaciteit nog veel ruimte. Op dit moment worden inpandige parkeervoorzieningen voor auto's niet optimaal benut. Dit geldt zowel voor gemeentelijke parkeergarages als voor private terreinen. Daarnaast hebben we parkeervoorzieningen aan de rand van de stad, die in de toekomst uitgebreid zullen worden. Er is dus mogelijkheid om auto's van straat te verplaatsen naar parkeergarages of P+R-terreinen aan de rand van de stad, en zo op straat ruimte te creëren voor andere functies, zoals groen en speelvoorzieningen. Op deze manier voorkomen we dat efficiënt gebruik van parkeerruimte leidt tot meer auto's in de stad. Dit sluit aan bij de uitkomsten van het bewonerspanel uit 2018, waarin is gevraagd naar wensen en behoeften voor inrichting van de openbare ruimte. Door auto's te verplaatsen ontstaan er bovendien meer mogelijkheden voor een klimaatbestendige inrichting van de openbare ruimte, en wordt het aantrekkelijker voor voetgangers en fietsers.

Het verplaatsen van auto's naar parkeergarages gebeurt op vrijwillige basis. We gaan niet actief parkeervergunningen voor de openbare ruimte intrekken, maar stimuleren bewoners en bedrijven om de overstap te maken door parkeren in garages aantrekkelijker te maken, en te laten zien wat bewoners terugkrijgen als er minder auto's in hun straat staan.

Ook fietsparkeren lossen we bij voorkeur op in inpandige stallingen. Omdat er niet overal mogelijkheid is om fiets- en autoparkeren inpandig te regelen, blijven we echter ook het parkeren op straat faciliteren. Op plekken waar fiets- en autoparkeren elkaar in de weg zitten, geven we zo veel mogelijk voorrang aan de fiets.

Verplaatsen van auto's naar parkeergarages en P+R-terreinen

Als we het hebben over parkeervoorzieningen maken we globaal onderscheid tussen langparkeerders en kortparkeerders. Onder langparkeerders verstaan we bewoners en bedrijven die in de stad wonen of gevestigd zijn, en voor het parkeren gebruik maken van een parkeervergunning of garage-abonnement. Met kortparkeerders bedoelen we bezoekers die incidenteel, en zonder parkeervergunning of abonnement hun auto parkeren.



Hoe zou ons huis eruit zien als we, zoals in de openbare ruimte nog vaak gebeurt, ons leven organiseren rondom de auto?

Zowel lang- als kortparkeerders parkeren, waar mogelijk, zoveel mogelijk in parkeergarages, of in transferia aan de rand van de stad. Dit geldt vooral in gebieden waar de ruimte op straat beperkt is, en de alternatieven voor parkeren goed op orde zijn. In de bestaande stad gaat het dan om de binnenstad en een aantal aangrenzende wijken. Hier zijn parkeergarages waar nog ruimte is, zowel publiek als privaat, en vanaf deze gebieden zijn P+R-locaties bovendien goed bereikbaar met OV of fiets.

Bij grotere gebiedsontwikkelingen, zoals de Merwedekanaalzone en Cartesiusdriehoek is het uitgangspunt vanaf de start dat parkeren niet of nauwelijks in de openbare ruimte plaats vindt. Omdat in deze gebieden ook de inpandige parkeerruimte beperkt is, zal een groot deel van het parkeren op afstand plaats vinden.

Parkeren op afstand
Tot nu toe hebben we ons bij parkeervoorzieningen aan de rand van de stad vooral gericht op kortparkeerders: bezoekers van de stad, en forenzen die hier werken. Met de groei van de stad ontstaat een noodzaak om ook voor andere doelgroepen parkeren op afstand te faciliteren. Hierbij richten we ons in de eerste plaats op bewoners. In de komende jaren wordt er een groot aantal woningen bijgebouwd. Deze nieuwe bewoners kunnen niet allemaal een auto kwijt in de stad. Een deel van hen zal, als zij een eigen auto aan willen houden, aan de rand van de stad parkeren. Dit is alleen haalbaar als het voor deze doelgroep ook aantrekkelijk is om aan de rand van de stad te parkeren.

Bewoners moeten 24/7 comfortabel, snel, en veilig van en naar de parkeerlocatie kunnen reizen. Ook de parkeervoorziening zelf moet aan bepaalde eisen voldoen met betrekking tot (sociale) veiligheid en gebruiksgemak, en bijvoorbeeld voldoende mogelijkheid bieden om (diverse typen) fietsen te stallen. Niet alleen nieuwe bewoners kunnen een plek krijgen in de P+R-voorzieningen aan de rand van de stad, ook bewoners van de bestaande stad kunnen hier terecht. Vooral in de binnenstad, waar de parkeerdruk hoog is en de ruimte beperkt, kan parkeren op afstand een goed alternatief zijn voor bewoners.

Naast bewoners blijven in de P+R-voorzieningen ook bezoekers en forenzen welkom. Voor deze doelgroepen kijken we echter ook naar mogelijkheden voor parkeren op afstand in de regio, dus buiten de gemeentegrenzen. Hiervoor is samenwerking met andere partijen in de regio noodzakelijk. Naast gebruiksgemak is tarief een belangrijk instrument waarmee we kunnen sturen op gebruik van P+R-voorzieningen. Voor alle doelgroepen geldt dat parkeren aan de rand van de stad goedkoper is dan parkeren in de stad. We werken de uitgangspunten voor P+R verder uit in de module Parkeren op Afstand.

Wat is een Mobiliteitsknooppunt?
Een mobiliteitsknooppunt is een (parkeer)voorziening waar we de overstap faciliteren tussen verschillende vervoermiddelen. Naast ruimte voor privé-auto's, fietsen, en deelmobiliteit, is er een goede aansluiting op het openbaar vervoer. We zetten in op een stapsgewijze ontwikkeling van kwalitatief hoogwaardige mobiliteitsknooppunten. Hierbij faciliteren we parkeren op afstand van woning, werk, of andere bestemming voor bewoners, forenzen, en bezoekers. Het gaat niet alleen om realiseren of beschikbaar stellen van parkeervoorzieningen. We voegen diensten en voorzieningen toe om de overstap van of naar een ander vervoersmiddel zo aantrekkelijk en drempelloos mogelijk te maken.

- **Regionale knooppunten:** Forenzen en bezoekers parkeren hun auto dicht bij hun vertrekpunt in de regio, en worden (voordat ze de ring van Utrecht benaderen) afgevangen op één of meerdere mobiliteitsknooppunten, met goede rechtstreekse OV-verbindingen.
- **Knooppunten bij de op- en afritten:** Bewoners parkeren hun auto in één van de transferia nabij de op- en afritten van de ring Utrecht. Om parkeren op afstand aantrekkelijk te maken, is snel en comfortabel voor- en natransport nodig tussen de parkeerlocatie en herkomst of besteming. Dat kan met OV of deelmobiliteit, maar bijvoorbeeld ook met de eigen fiets.
- **Mobiliteitshubs:** op OV- en andere knooppunten, maar ook in woongebieden wordt het deelaanbod de komende jaren fors uitgebreid, waarbij we toewerken naar een stadsbreed aanbod en samenhangend netwerk van deelmobiliteit, dat voor iedereen digitaal toegankelijk is.

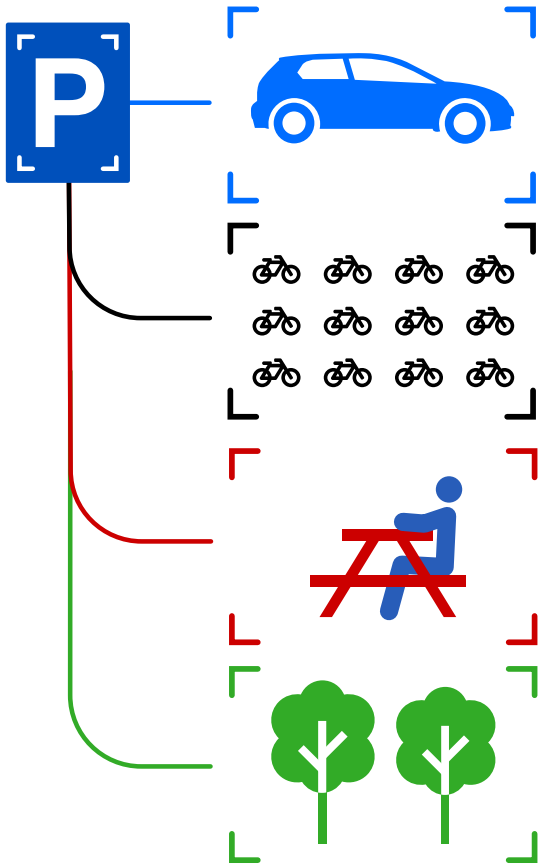
Laagdrempelige toegang knooppunten
Mobiliteitsknooppunten zijn alleen aantrekkelijk als de (digitale en fysieke) toegankelijkheid goed is geregeld, als de tarieven (relatief) laag zijn, en als het vervoer van en naar de transferia en mobiliteitshubs op orde is. Het uitgangspunt is dat reizigers de 'ketenreis', inclusief parkeervoorziening via dezelfde app kunnen plannen, boeken, en betalen.

In de module Parkeren op Afstand staan de noodzakelijke beleidsuitgangspunten om het systeem van parkeren op afstand in ring- en regiohubs te kunnen laten functioneren. Welke stappen door wie de komende jaren concreet moeten worden gezet om tot daadwerkelijke realisatie van het systeem te komen, staat in de bijlage bij deze module, de Routekaart Parkeren op Afstand.

Parkeergarages in en rond de binnenstad
De gemeente exploiteert een aantal parkeergarages in en rondom de binnenstad. Een aantal garages zijn alleen bestemd voor bewoners en bedrijven met een abonnement (belanghebbenden). De overige garages bieden naast abonnementhouders ook ruimte voor kortparkeren. Niet alle parkeergarages worden op dit moment optimaal benut. Dat geldt ook voor private parkeerterreinen bij bijvoorbeeld kantoren. We willen inpandige parkeerruimte die op dit moment leeg staat, en niet geschikt is voor andere doeleinden, slimmer en effectiever gebruiken voor autoparkeren. Hierbij kijken we ook naar dubbelgebruik. Private parkeerplaatsen bij kantoorpanden of voorzieningen met vergelijkbare openingstijden, kunnen buiten kantooruren bijvoorbeeld worden ingezet voor bewoners. Door betere benutting van parkeerruimte in garages kunnen parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden heringericht en worden gebruikt voor andere functies. We willen inpandig parkeren aantrekkelijk maken door in te zetten op flexibiliteit en gebruikersgemak. Hierbij denken we bijvoorbeeld aan combinatievergunningen, waarbij bewoners en bedrijven met een garageabonnement ook beperkt op straat, bij woning of bedrijfspand, kunnen parkeren. Daarnaast maken we de bezoekersregeling, waarbij bewoners voor 70 uur per kwartaal met korting parkeergeld kunnen betalen voor hun bezoek, ook geschikt voor gemeentelijke parkeergarages. We gaan de abonnementstarieven voor garageparkeren in en rond het centrum niet verlagen. In de module Aanpak parkeren openbare ruimte werken we uit hoe we parkeerders gaan verleiden om zo veel mogelijk te parkeren in garages, of aan de rand van de stad.

Fietsparkeren
Een efficiënter gebruik van autoparkeerplaatsen biedt een mooie kans om de ruimte die vrij komt in te zetten voor andere doeleinden. Gebouwde voorzieningen kunnen bijvoorbeeld worden gebruikt voor fietsparkeren. We onderzoeken ook voor fietsparkeren hoe ruimte efficiënter kan worden gebruikt, en zetten daarvoor onder andere in op verminderen van weesfietsen. In veel wijken is behoefte aan extra fietsparkeervoorzieningen, zowel op straat als inpandig. Dit geldt zowel voor centrumgebieden als voor de woonwijken. In vooroorlogse wijken, zoals Vogelenbuurt en Lombok, is inpandig vaak niet genoeg ruimte om fietsen te parkeren. Bewoners hebben hier last van, maar ook andere doelgroepen die in de wijk een fiets parkeren. In andere wijken, zoals Kanaleneiland en Overvecht is er wel mogelijkheid om inpandig fietsen te stallen, maar zijn er problemen met veiligheid of gebruiksgemak. Niet alleen bewoners vragen om uitbreiding en verbetering van fietsparkeermogelijkheden. Ook bedrijven hebben behoefte aan fietsparkeerruimte, bijvoorbeeld voor bezoekers.

Een ander punt is dat bestaande voorzieningen niet (voldoende) zijn uitgerust voor het stallen van 'bijzondere fietsen', zoals bakfietsen, elektrische fietsen, en speedpedelecs. Naast voldoende stallingsmogelijkheden voor reguliere fietsen, zijn maatwerkoplossingen en procedures nodig om parkeren van deze bijzondere fietsen te faciliteren in de hele stad. Hiermee zorgen we ervoor dat bewoners en bezoekers een goed alternatief hebben voor automobiliteit. Deze bijzondere fietsen zijn ook voor langere afstanden een goede vervanging voor de auto. We willen het gebruik van elektrische fietsen en bakfietsen daarom zoveel mogelijk faciliteren. In de module Fietsparkeren werken we dit verder uit. In deze module kijken we ook naar het parkeren van scooters en bromfietsen.



De ruimte die één auto inneemt, kan ook gebruikt worden voor het stallen van twaalf fietsen, een grote picknickbank, of twee bomen.

Opheffen autoparkeerplaatsen

Een beter gebruik van inpandige parkeerruimte maakt efficiënter gebruik van parkeercapaciteit mogelijk. In aanvulling hierop onderzoeken we hoe we de parkeerruimte op straat efficiënter kunnen inzetten, en zoekverkeer kunnen beperken. Door efficiëntere inzet van bestaande parkeercapaciteit houden we ruimte over op straat voor andere functies. Ook door het stimuleren van autodelen ontstaat ruimte op straat. Het is niet de bedoeling dat hierdoor extra auto's de stad in komen. De ruimte die vrijkomt door efficiënter gebruik van parkeercapaciteit en inzet op deelauto's, zetten we in voor lopen, fietsen, groen, verblijven, en spelen. We monitoren in de hele stad hoe hoog de parkeerbezetting is. In gebieden waar parkeerplaatsen over zijn, en opheffen van plekken dus geen effect heeft op het aantal (kort-) parkeerders of het aantal parkeervergunningen dat we uitgeven, geldt dat parkeerplaatsen zonder (financiële of fysieke) compensatie kunnen worden opgeheven. Een voorwaarde hierbij is de dat de vrijgekomen ruimte wordt ingezet voor verbetering van de leefbaarheid in de wijk. We betrekken bewoners bij de precieze invulling van de vrijgekomen ruimte.

Ook in wijken waar de druk op parkeerplaatsen hoog is, is behoefte om ruimte vrij te maken voor andere functies. Hierbij gaat het met name om de binnenstad en een aantal aangrenzende, vooroorlogse wijken, waar onder andere behoefte is aan extra groen op straat. Als in deze gebieden parkeerplaatsen worden opgeheven, betekent dat ook dat er minder auto's terecht kunnen. Parkeerders kunnen dan ergens anders parkeren, bijvoorbeeld in een garage, of kiezen voortaan voor fiets of OV, of voor een deelauto. Het verplaatsen van auto's naar parkeergarages gebeurt altijd op vrijwillige basis. Bewoners die een parkeervergunning hebben hoeven zich dus geen zorgen te maken dat de vergunning wordt ingetrokken.

Het opheffen van parkeerplaatsen is niet altijd op korte termijn haalbaar. Als in betaald parkeergebied parkeerplaatsen worden opgeheven, dan leidt dat bovendien tot een daling in parkeerinkomsten. Tot nu toe is dit vaak een struikelblok bij ambities om autoparkeren op straat te verminderen. Tegelijkertijd weten we dat minder autoparkeren in de openbare ruimte kan resulteren in andere economische of maatschappelijke baten. Het is niet altijd makkelijk om in geld uit te drukken wat het de stad oplevert om parkeerplaatsen op te heffen.

Toch is het nuttig om naar het bredere plaatje te kijken, zodat een goede financiële en maatschappelijke afweging kan worden gemaakt als de vraag voorligt om op een locatie parkeerplaatsen op te heffen. De mogelijkheden, voorwaarden, en daadwerkelijke kosten voor opheffen van parkeerplaatsen werken we verder uit in de module Aanpak parkeren openbare ruimte. In deze module brengen we ook in kaart in welke gebieden we zonder compensatie parkeerplaatsen kunnen opheffen (hierbij gaat het met name om woonwijken in B1-gebied), en hoe we in overige delen van de stad kunnen toewerken naar een vermindering van het aantal parkeerplaatsen op straat en een invulling van de vrijgekomen ruimte die bijdraagt aan de leefbaarheid in de stad. Het is ons streven om per jaar 1% van de parkeercapaciteit in betaald parkeergebied om te zetten naar andere functies.

Doelgroepen
Omdat ruimte schaars is, zetten we in op efficiënt gebruik. Het reserveren van parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen draagt hier niet aan bij. Ons uitgangspunt is dan ook dat we autoparkeerplaatsen in de openbare ruimte niet toewijzen aan specifieke gebruikers. Dit betekent bijvoorbeeld dat we geen nieuwe parkeerplaatsen reserveren voor alleen vergunninghouders. Voor gehandicaptenparkeerplaatsen (zowel algemeen als op kenteken), autodeelplekken, en elektrische oplaadplekken maken we een uitzondering. Voor deze doelgroepen worden wel parkeerplaatsen gereserveerd. Mensen met een beperking zijn voor hun mobiliteit in sommige gevallen afhankelijk van een auto, én van de mogelijkheid om dicht bij een bestemming te kunnen parkeren. Autodelen en elektrisch rijden willen we stimuleren, en dus faciliteren, omdat dit duurzame alternatieven zijn voor de eigen auto op fossiele brandstof.

3.2 Tegengaan overlast fiets- en autoparkeren

De overlast van geparkeerde fietsen is minder goed tegen te gaan dan overlast die door auto's wordt veroorzaakt. Aan een fiets is niet te zien wie de eigenaar is, waardoor waarschuwen niet goed mogelijk is. Ook beboeten bij verkeerd stallen is lastig omdat we hiermee mensen (die zich er vaak niet van bewust zijn dat ze hun fiets ergens niet mogen neerzetten) ontmoedigen om met de fiets naar de stad te komen. Daar waar het (ongestructureerd) parkeren van fietsen andere functies belemmert, zijn, in samenwerking met andere partijen, wel maatregelen nodig. Dit speelt bijvoorbeeld in de binnenstad, waar we de openbare ruimte aantrekkelijk willen houden voor voetgangers. Ons uitgangspunt is dat we alleen handhaven op hinderlijk of verkeerd gestalde fietsen in gebieden waar voldoende fietsparkeercapaciteit is. Niet alleen fietsen van bewoners en bezoekers kunnen leiden tot overlast. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor bezorgfietsen van bedrijven.
Deze worden (tijdens openingstijden) vaak buiten gestald, in de buurt van het bedrijf, terwijl daar niet altijd de ruimte voor is. Ook hier zijn oplossingen nodig. In de module Fietsparkeren werken we uit welke oplossingen nodig zijn met betrekking tot voorzieningen voor en handhaving op fietsparkeren.

Fietsparkeren in de binnenstad, Beeldbank gemeente Utrecht.

Overlast van geparkeerde auto's
Wanneer bewoners overlast ervaren door een hoge autoparkeerdruk is parkeerregulering de enige oplossing. Wij kiezen voor betaald parkeren als reguleringsinstrument, en niet voor alternatieven zoals blauwe zones en vergunningparkeren. De openbare ruimte is van iedereen. Als die ruimte schaars is, vinden wij het vanzelfsprekend dat mensen ervoor moeten betalen als zij hun auto in de openbare ruimte stallen. Dat geldt niet alleen voor bezoekers, maar óók voor bewoners. Ook bewoners nemen immers schaarse ruimte in als zij hun auto (privébezit) op straat parkeren, waardoor die ruimte niet voor andere doeleinden kan worden gebruikt. Ten opzichte van andere vervoersmiddelen neemt een auto veel plek in beslag. Op één parkeerplaats kunnen, afhankelijk van het type rek, bijvoorbeeld wel 12 fietsen staan. Tegelijkertijd zien we dat een buurt er ook iets voor terug krijgt als parkeren betaald wordt. Vreemdparkeerders, die geen bestemming hebben in de wijk, worden geweerd, en bewoners worden gestimuleerd om na te denken over autobezit. Het resultaat is dat de parkeerdruk afneemt, waardoor er vaak ruimte overblijft, die bijvoorbeeld kan worden ingezet voor fietsparkeervoorzieningen, of extra groen en speeltoestellen.

In een blauwe zone kan weliswaar niet onbeperkt worden geparkeerd, maar is het parkeren wel gratis. Dit sluit niet aan bij ons uitgangspunt dat parkeerders zelf de kosten dragen voor parkeerregulering. In geval van vergunningparkeren betalen parkeerders via de parkeervergunning wel voor het parkeren. Het reserveren van parkeerplaatsen voor bewoners en andere belanghebbenden draagt echter niet bij aan efficiënt gebruik van parkeercapaciteit. Juist in gebieden waar de druk op de openbare ruimte groot is, is het belangrijk om efficiënt met die ruimte om te gaan.

Links geldt betaald parkeren, rechts op het moment dat deze foto werd genomen (nog) niet (gemeente Utrecht).

Betaald parkeren is van oudsher een effectief middel om op lokaal niveau parkeeroverlast tegen te gaan. Wanneer in een wijk overlast wordt ervaren door een hoge parkeerdruk, is het aan de bewoners en bedrijven in die wijk om te bepalen of er betaald parkeren moet worden ingevoerd. Zij kunnen hun stem kenbaar maken via een draagvlakmeting.

In sommige gevallen is een draagvlakmeting echter geen uitkomst, bijvoorbeeld in gebieden waar geen of weinig woningen zijn en een beperkt aantal bedrijven of organisaties is gevestigd. Dit geldt bijvoorbeeld voor sportverenigingen aan de rand van de stad. Hier maken we maatwerkafspraken met de belanghebbenden. Ook in andere gebieden met een uniek karakter, zoals bijvoorbeeld de woonboulevard, zijn maatwerkafspraken mogelijk, zowel wat betreft de procedure voor invoering van betaald parkeren, als de invulling daarvan (bijvoorbeeld met afwijkende venstertijden). De invoering van betaald parkeren kan naast het tegengaan van parkeeroverlast ook bijdragen aan een beperking van het autoverkeer, en is daarmee een belangrijke randvoorwaarde voor de verdere verdichting van de stad. Op een aantal ontwikkellocaties is beperking van het autoverkeer noodzakelijk om (grote aantallen) woningen te kunnen bouwen. In deze gebieden kan zonder draagvlakmeting betaald parkeren worden ingevoerd. Dat geldt ook voor de gebieden die grenzen aan deze ontwikkellocaties. Voorwaarde hierbij is wel dat wordt aangetoond dat invoering van betaald parkeren noodzakelijk is om de hoeveelheid verkeer die de stad in komt te beperken.

Ook rondom mobiliteitsknooppunten is het in sommige gevallen wenselijk om (zonder draagvlakmeting) betaald parkeren in te kunnen voeren. Parkeerders kunnen anders te makkelijk uitwijken naar omliggende gebieden en daar parkeeroverlast veroorzaken, terwijl de parkeerplaatsen in een mobiliteitsknooppunt leeg blijven staan. Bij de invoering van betaald parkeren houden we rekening met bestaande bewoners en bedrijven, en faciliteren we waar mogelijk het bestaande autobezit. Dat betekent dat bestaande bewoners en bedrijven bijvoorbeeld meer parkeervergunningen kunnen aanvragen dan bewoners en ondernemers die zich nieuw in het gebied vestigen. Als we zonder draagvlakmeting betaald parkeren invoeren, wordt de buurt bovendien daarbij betrokken en kunnen belanghebbenden meepraten over onder andere venstertijden en mobiliteitsalternatieven.

Het uitgangspunt bij de invoering van betaald parkeren is dat het doel de procedure bepaalt. Wanneer het doel is om parkeeroverlast tegen te gaan beslissen bewoners en bedrijven via een draagvlakmeting of er betaald parkeren wordt ingevoerd. Wanneer het gaat om een wijk- of gebiedsoverstijgend belang, en betaald parkeren als doel heeft om de hoeveelheid autoverkeer in de stad te stabiliseren, of het gebruik van een nabijgelegen transferium te bevorderen, houden we geen draagvlakmeting, maar beslist de buurt wel mee over de precieze invulling van betaald parkeren. De procedure voor invoering van betaald parkeren (met en zonder draagvlakmeting) wordt uitgewerkt in de module Aanpak betaald parkeren.

Onveilige situaties

Parkeeroverlast heeft niet alleen als gevolg dat het moeilijk is om een parkeerplaats te vinden, maar kan ook leiden tot (verkeers-)onveilige situaties. Als de parkeercapaciteit beperkt is, neemt het risico op foutparkeren toe. In een aantal vooroorlogse wijken nemen geparkeerde auto's zoveel plek in dat er onvoldoende ruimte overblijft voor voetgangers en fietsers, en straten soms niet goed bereikbaar zijn voor de hulpdiensten. Hier wordt aan twee kanten van de weg geparkeerd, terwijl de rijbaan daar te smal voor is, of staan auto's met twee wielen op de stoep, waardoor de doorgang voor voetgangers gehinderd wordt. Op sommige plekken leiden op straat geparkeerde fietsen tot zodanig onveilige situaties dat handhaving moet worden ingezet om nood- en hulpdiensten de ruimte te geven die noodzakelijk is. Ook kunnen geparkeerde fietsen ertoe leiden dat het zicht op de weg verslechtert. We onderzoeken welke maatregelen we (tijdelijk en structureel) kunnen nemen om de veiligheid voor iedereen te waarborgen. Een gevolg hiervan is dat dit vrijwel altijd ten koste zal gaan van de (toch al krappe) parkeercapaciteit. We werken dit punt uit in de module Aanpak parkeren openbare ruimte.

4. Stimuleren duurzame(re) vormen van mobiliteit

Utrecht wil voor iedereen een aantrekkelijke en gezonde stad zijn. Lopen en fietsen is niet alleen gezond voor voetganger en fietser zelf, maar hebben bovendien geen nadelige gevolgen voor de omgeving. We stimuleren met ons parkeerbeleid gezonde alternatieven voor automobiliteit, bijvoorbeeld door ervoor te zorgen dat voetgangers zo min mogelijk hinder ondervinden van geparkeerde auto's en fietsen, maar ook door uitbreiding en verbetering van fietsparkeervoorzieningen. Daarnaast stimuleren we elektrisch rijden, omdat dit een positieve bijdrage levert aan de luchtkwaliteit en het klimaat.
Tot slot stimuleren we het delen van mobiliteit omdat dit een positief effect heeft op het aantal auto's in de stad, het autogebruik, en het totale ruimtebeslag van mobiliteit.

4.1 Fiets

Utrecht heeft de ambitie om wereldfietsstad te worden. Naast voordelen voor gezondheid van zowel de fietser zelf als de omgeving, nemen (zowel stilstaande als bewegende) fietsen veel minder ruimte in dan auto's. Bij het faciliteren van parkeren staat de fiets dan ook op nummer één. Ons uitgangspunt is dat een fiets altijd dichter bij bestemming of woning kan worden geparkeerd dan een auto. Dit geldt zowel bij bouwontwikkelingen als in de bestaande stad. Hiervoor is het van belang dat in de hele stad de fietsparkeervoorzieningen op orde zijn, zowel met betrekking tot capaciteit als met betrekking tot kwaliteit en toegankelijkheid, waarbij we ook aandacht hebben voor niet-standaard fietsen.

Hoewel we fietsen willen stimuleren door goed, en gratis of goedkoop fietsparkeren te faciliteren, geldt ook voor fietsen dat ze ruimte innemen. Op plekken waar de ruimte schaars is en waar dagelijks vele fietsen worden gestald, met name in de binnenstad en in het stationsgebied, streven we daarom naar een zo efficiënt mogelijk gebruik van de beschikbare fietsparkeercapaciteit. Dit doen we onder andere door te sturen op fietsparkeerduur, bijvoorbeeld door tariefstelling. In de fietsenstallingen in het centrum kan bijvoorbeeld de eerste 24 uur gratis worden geparkeerd, maar daarna moet voor het stallen een klein bedrag worden betaald. We gaan onderzoeken hoe we ook op andere manieren, en afhankelijk van de locatie in de stad, op fietsparkeerduur kunnen sturen. Daarnaast willen we onderzoeken hoe we, bijvoorbeeld door inzet van fietsparkeervakken, dubbelgebruik mogelijk kunnen maken, zodat we de ruimte op momenten waarop er minder fietsen worden gestald ook voor andere doeleinden kunnen inzetten.

Fietsenstallingen

Vooral in de binnenstad en in het stationsgebied nemen geparkeerde fietsen veel ruimte in beslag. Veel fietsen staan de hele dag stil. We onderzoeken hoe we parkeerruimte voor fietsen efficiënter kunnen gebruiken en welke mogelijkheden er zijn voor deelfietssystemen. Waar mogelijk focussen we op inpandig stallen van fietsen, maar daarnaast kijken we ook naar stallen op straat. Hier hoort een visie bij over hoe we, met name langparkeerders kunnen verleiden gebruik te maken van inpandige stallingen. Eén van de punten waar we ons op richten is een kwalitatieve verbetering van bestaande fietsenstallingen. Een aantrekkelijke stalling is schoon, licht, makkelijk in gebruik, en heeft aanvullende voorzieningen. We werken dit uit in de module Fietsparkeren.

4.2 MaaS en deelmobiliteit

Het grootschalig delen van mobiliteit heeft veel positieve effecten. Autodelen heeft niet alleen een gunstig effect op de parkeerdruk in de stad, maar ook op de luchtkwaliteit. Hoe meer mensen autodelen, hoe minder auto's er zijn. Voor de meeste autodelers geldt bovendien dat zij selectiever en bewuster gebruik maken van de auto. Daarnaast zijn deelauto's gemiddeld nieuwer, en dus schoner dan privé-auto's, en vaker elektrisch. Ook voor deelfietsen willen we ruimte bieden. Deel (e-/bak-) fietsen kunnen bovendien het aantal autoritten van bewoners in de stad verminderen of een aantrekkelijk alternatief bieden voor mensen die Utrecht bezoeken.

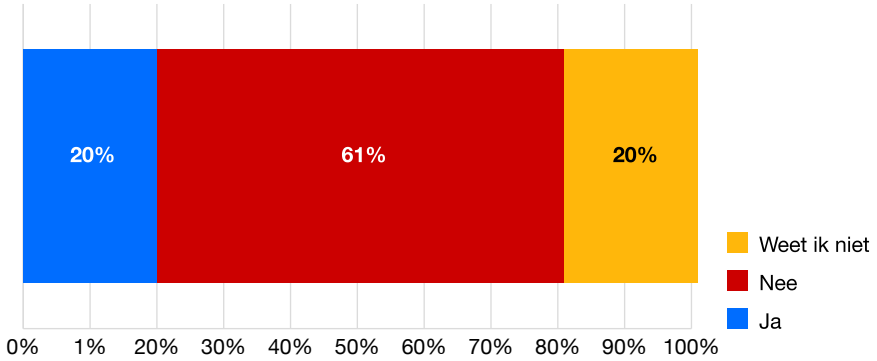
Deelauto's

In Utrecht staan in totaal ruim 4.000 deelauto's. Hiermee heeft Utrecht het grootste aantal deelauto's per 100.000 inwoners. Uit onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving blijkt dat ruim 30% van de autodelers een eigen auto weg doet of geen (extra) auto aanschaft. Gemiddeld rijden autodelers 15 tot 20 procent minder dan voordat ze gingen autodelen. Autodelers maken bovendien minder korte ritten, slechts 10 procent van de ritten in een deelauto is korter dan 5 kilometer, tegenover een landelijk gemiddelde van 30 procent.

Uit een enquête die wij hebben gehouden onder bewoners met een parkeervergunning blijkt dat 20% van de respondenten ervoor open staat om de eigen auto op termijn te vervangen door een deelauto. Nog eens 20% van de respondenten gaf aan dat ze niet weten of ze hier voor open staan. Een eigen auto kan, afhankelijk van het gebruik, veel voordelen hebben. Maar dat geldt omgekeerd voor een deelauto net zo goed. Afhankelijk van de deelauto-aanbieder en de kosten voor de eigen auto, is een deelauto bij weinig gebruik al snel goedkoper. Daarnaast hebben we vanuit het parkeerbeleid mogelijkheden om deelautogebruik aantrekkelijker te maken. Veel commerciële deelauto's hebben bijvoorbeeld een vaste, eigen parkeerplaats, waardoor het bij thuiskomst nooit nodig is om een plek te zoeken. Dit is zeker in gebieden waar de parkeerdruk hoog is een toegevoegde waarde. En naarmate meer mensen van deelauto's gebruik gaan maken, zal het aantal plekken en daarmee de beschikbaarheid toenemen. De kans dat er altijd een beschikbare deelauto dichtbij is, wordt daarmee steeds groter. Wij, maar ook commerciële partijen, experimenteren hierbij ook met de ontwikkeling van 'buurthubs' op verschillende plekken in de stad, waarbij verschillende vormen van deelmobiliteit beschikbaar zijn. In de Grifthoekgarage is al een dergelijke hub door de gemeente ontwikkeld. Deze buurthubs zullen met name gefocust zijn op gebruik door buurtbewoners, maar ook bezoekers en werknemers kunnen hier gebruik van maken. In elke buurthub zal het aanbod afgestemd worden op de behoeftes van de buurt.

We onderzoeken ook hoe we particulier autodelen aantrekkelijker kunnen maken, bijvoorbeeld door een bredere toepassing van de parkeervergunning voor particulier autodelen, en voorrang op de wachtlijst voor een parkeervergunning voor bewoners die particulier een auto delen. Dit komt aan bod in de module Aanpak parkeren openbare ruimte.

Staat u ervoor open om uw auto op termijn te vervangen voor een deelauto? (uit onderzoek parkeervergunninghouders)



Bron: Onderzoek parkeervergunninghouders, afdeling Onderzoek, gemeente Utrecht

Wat zijn voor u redenen om geen gebruik te maken van een deelauto?

n= 850

Bron: Onderzoek parkeervergunninghouders, afdeling Onderzoek, gemeente Utrecht

Bij bouw- en gebiedsontwikkelingen is veel aandacht voor MaaS-concepten en autodelen. We geven hier ruimte voor door in betaald parkeergebied ruime mogelijkheid te bieden een deel van de autoparkeerbehoefte op te lossen met deelmobiliteit. Ook in de bestaande stad kunnen deze ontwikkelingen een grote rol gaan spelen. Hoe minder mensen een eigen auto bezitten, hoe meer ruimte er over blijft voor andere functies in de openbare ruimte. Hierbij kijken we niet alleen naar deelauto's, maar ook naar andere vormen vaan deelmobiliteit. Vooral bakfietsen en elektrische fietsen kunnen, voor kortere afstanden, een goed alternatief zijn voor de auto. We stimuleren en faciliteren initiatieven op het gebied van MaaS en deelmobiliteit, bijvoorbeeld door voordelen te bieden met betrekking tot parkeervergunningen. Hoewel er veel ontwikkelingen zijn op dit terrein bestaat het ultieme MaaS-concept nog niet. Het is daarom belangrijk om ruimte te bieden voor experimenten, waarbij we kunnen leren en concepten verder kunnen ontwikkelen.

Mobility as a Service (MaaS)
MaaS gaat over een verschuiving in mobiliteit, waarbij mensen niet langer betalen voor het bezit van vervoermiddelen, maar voor het gebruik ervan. Een MaaS-dienstverlener biedt op maat gemaakte reismogelijkheden aan zijn klanten, zodat zij een zorgeloze reis van deur-tot-deur kunnen maken met bijvoorbeeld (een combinatie van) deelauto's, deelfietsen en openbaar vervoer. Deze omslag van bezit naar het gebruik van vervoermiddelen kan zorgen voor een efficiëntere benutting van vervoermiddelen, waardoor er minder vervoermiddelen nodig zijn en het totale ruimtebeslag afneemt. We verwachten daarnaast dat MaaS kan bijdragen aan een efficiënter en robuuster mobiliteitssysteem, doordat het kan helpen bij het verminderen van drukte en een verschuiving richting duurzamere vervoerswijzen.

4.3 Elektrisch rijden

Elektrische auto's hebben geen uitstoot en dragen zo bij aan een verbetering van het klimaat en de luchtkwaliteit. We stimuleren het gebruik van elektrische auto's door opladen te faciliteren. De aanleg van oplaadpalen in de openbare ruimte kan er, vooral in gebieden met een hoge parkeerdruk, toe leiden dat de parkeermogelijkheden voor niet-elektrische auto's afnemen. Het is niet zo dat de aanleg van laadpalen leidt tot een groter aantal auto's in de stad (een elektrische auto vervangt immers een fossiele auto), maar doordat er voor fossiele auto's minder parkeerplaatsen beschikbaar zijn, zullen deze parkeerders soms iets verder weg moeten parkeren. Het is de verwachting dat er in 2025 minimaal 5.000 publieke laadpunten nodig zijn, en in 2030 minimaal 10.000. Waar mogelijk willen we laadpalen zo veel mogelijk realiseren in parkeergarages. Hierbij is brandveiligheid uiteraard een belangrijk aandachtspunt. Ook door in te zetten op efficiënt gebruik van laadpalen, en alleen laadpunten bij te plaatsen als de bestaande laadplekken overbezet zijn, willen we het effect op de parkeerdruk op straat echter zo veel mogelijk beperken.

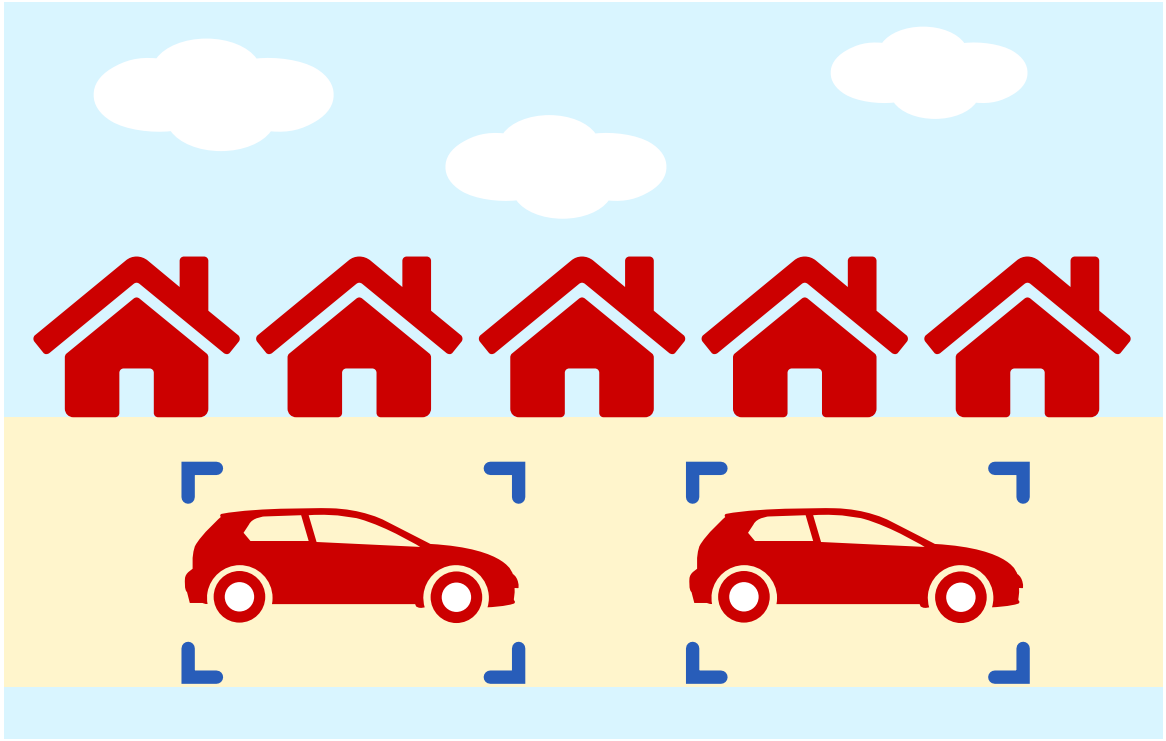
Om het gebruik van schone voertuigen te stimuleren, passen we tariefdifferentiatie toe voor zowel parkeervergunningen als kortparkeren, zodra dit landelijk geregeld is. We gaan dit niet alleen op straat doorvoeren maar ook in de gemeentelijke parkeergarages. Hiermee willen we ook voor elektrisch rijders het parkeren in garages aantrekkelijker maken. Uiteraard houden we hierbij de veiligheid goed in het oog. Zoals het er nu naar uitziet is er straks de mogelijkheid om een onderscheid te maken in twee typen: auto's met en auto's zonder uitstoot. Dat betekent dat elektrische auto's minder betalen voor het parkeren dan auto's op fossiele brandstof. Daarnaast onderzoeken we of we door het bieden van voordelen met betrekking tot parkeervergunningen elektrisch rijden verder kunnen stimuleren. Dit kunnen we bijvoorbeeld doen door in gebieden waar beperkt ruimte is voor uitgifte van een tweede parkeervergunning op adres alleen nog tweede vergunningen uit te geven voor elektrische auto's. In de module Aanpak parkeren openbare ruimte werken we dit verder uit.

Beeldbank gemeente Utrecht.

5. Rechtvaardige verdeling van parkeerruimte

Parkeerregulering heeft niet alleen betrekking op het doseren van het aantal (geparkeerde) auto's in de stad, maar gaat ook over de verdeling van schaarse parkeerruimte.

Autobezit en -gebruik is voor iedereen een persoonlijke keuze. Wij kunnen als gemeente niet bepalen voor wie het gebruik van de auto een noodzaak is, en voor wie luxe. Bij de verdeling van parkeerruimte kijken we dan ook niet naar de motieven voor het autogebruik. De enige uitzondering hierop zijn mensen die voor hun mobiliteit afhankelijk zijn van een auto, zoals mensen met een beperking.



5.1 Toegankelijkheid

We vinden het belangrijk dat de stad voor iedereen bereikbaar en toegankelijk is. Mensen met een beperking, die in veel gevallen voor hun mobiliteit afhankelijk zijn van een auto, moeten altijd in de stad terecht kunnen. Dat geldt ook voor mensen die een auto nodig hebben voor het uitvoeren van werkzaamheden, zoals verhuizers of aannemers die met zware materialen moeten sjouwen. Het is onze ambitie om autoparkeren zo veel mogelijk uit de openbare ruimte te halen. Hierbij moeten we echter goed in de gaten houden wat de consequenties zijn voor de doelgroepen voor wie het noodzakelijk is om dicht bij een bestemming te kunnen parkeren. Waar nodig realiseren we bijvoorbeeld extra gehandicaptenparkeerplaatsen en laad- en losplekken. Daarnaast kijken we hoe we met slimme technologie kunnen zorgen dat deze plekken goed vindbaar zijn, en beschikbaar blijven voor de doelgroep waarvoor ze zijn aangelegd.

Voor mensen die beschikken over een gehandicaptenparkeerkaart geldt dat parkeren in de openbare ruimte in principe gratis is en blijft, omdat veel mensen met een beperking niet de mogelijkheid hebben om van een ander vervoersmiddel gebruik te maken. Zij zijn voor hun mobiliteit afhankelijk van een auto, en hebben die auto nodig om actief mee te kunnen doen in de samenleving.

Als het gaat om mensen met een beperking kijken we niet alleen naar autoparkeervoorzieningen, maar ook naar mogelijkheden voor het parkeren van fietsen, bijvoorbeeld door te onderzoeken of we speciale stallingsplekken kunnen realiseren voor mensen met een beperking in de gemeentelijke fietsenstallingen en aan de randen van het voetgangersgebied. In de module Parkeren en toegankelijkheid werken we uit hoe we de stad voor verschillende doelgroepen toegankelijk willen houden.

Beeldbank gemeente Utrecht.

5.2 Parkeervergunningen en rayons

Het betaald parkeergebied in Utrecht is opgedeeld in parkeerrayons. Bewoners en bedrijven die in de stad zijn gevestigd kunnen, als zij aan specifieke voorwaarden voldoen, één of meer parkeervergunningen krijgen, waarmee tegen een sterk gereduceerd tarief 24/7 in het eigen rayon kan worden geparkeerd. In een aantal rayons is de vraag naar parkeervergunningen groter dan het aanbod, waardoor een wachtlijst is ontstaan.

Een deel van de bewoners en bedrijven in de stad kan relatief goedkoop voor de deur parkeren, terwijl andere bewoners en bedrijven die mogelijkheid niet hebben (omdat ze niet voldoen aan de voorwaarden voor vergunningverlening of omdat ze nog niet voor een vergunning aan de beurt zijn).

Het huidige parkeervergunningenstelsel is gericht op bewoners en bedrijven die continu van een auto gebruik maken, en faciliteert het eigen autobezit. Bewoners en bedrijven die zelf geen auto bezitten, maar wel af en toe een auto willen gebruiken, zijn hierdoor relatief duur uit voor parkeren. Daarnaast geldt ook dat bewoners die autoparkeerplaatsen tijdelijk voor iets anders willen gebruiken, bijvoorbeeld om in de zomer een ontmoetingsplek te creëren, duur uit zijn in vergelijking met de kosten voor een parkeervergunning.

We willen toe naar een vergunningensystematiek die de beschikbare parkeercapaciteit eerlijker onder bewoners en bedrijven verdeelt, en waarbij vergunninghouders die meer gebruik maken van parkeervoorzieningen dus ook meer betalen. Dit kan in sommige, drukke, delen van de stad betekenen dat bewoners en bedrijven in de toekomst niet meer automatisch in aanmerking komen voor een parkeervergunning die 24/7 geldig is, en een deel van de tijd elders moeten parkeren. We denken hierbij bijvoorbeeld aan vergunningen in de vorm van een urentegoed, eventueel met de mogelijkheid om ongebruikte uren door- of terug te verkopen. Een andere optie is een combinatievergunning die op specifieke momenten geldig is op straat en op overige tijden het recht geeft om in een garage te parkeren. In de module Aanpak parkeren openbare ruimte werken we dit verder uit. Ook nemen we in deze module op hoe we tijdelijk gebruik van parkeercapaciteit voor initiatieven die bijdragen aan de leefbaarheid in de wijk beter kunnen faciliteren.

Beperken zoekverkeer vergunninghouders

De huidige indeling in parkeerrayons heeft voor- en nadelen. In onze communicatie is het handig om te kunnen verwijzen naar vaststaande gebieden: vergunninghouders weten precies waar ze wel en niet mogen parkeren met hun parkeervergunning, en we kunnen per gebied precies aangeven wat de parkeerdruk is, en of er wachtlijsten zijn voor een parkeervergunning. Er zijn echter ook nadelen.

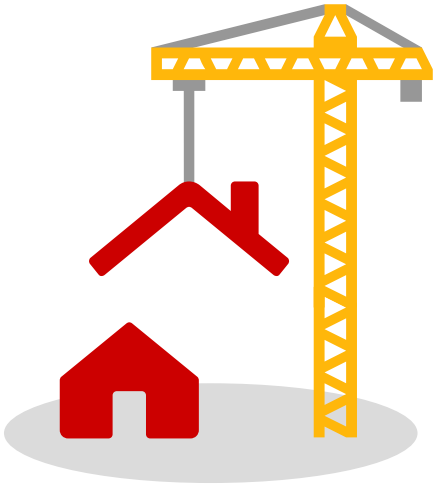
Hoewel een parkeervergunning nooit de garantie of het recht geeft dat er (altijd) een beschikbare parkeerplaats is in het rayon (laat staan dicht bij de woning), vinden wij dat bewoners en bedrijven die een parkeervergunning hebben een redelijke kans moeten hebben om, zonder lang te zoeken, in hun eigen parkeerrayon een plek te kunnen vinden. Vergunninghouders die aan de rand van een rayon wonen, ervaren vaak meer moeite om een plek te vinden dan bewoners en bedrijven die midden in een parkeerrayon gevestigd zijn, omdat zij maar één kant op kunnen zoeken. Wijzigingen in verkeerssituatie of parkeerareaal kunnen er bovendien toe leiden dat bewoners veelvuldig moeten omrijden bij het zoeken naar een plek, of dat ze geen gebruik kunnen maken van parkeerplaatsen die het dichtst bij hun woning liggen (omdat die plekken bij een ander rayon horen). Het verschil in parkeerdruk kan erg groot zijn tussen aangrenzende rayons, waardoor de ene bewoner moeite heeft met het vinden van een parkeerplaats, terwijl een bewoner aan de overkant van de straat (in een ander rayon), zonder problemen voor de deur kan parkeren. In de module Aanpak parkeren openbare ruimte onderzoeken we of we de rayonindeling zo kunnen aanpassen dat zoekverkeer door vergunninghouders wordt beperkt en de parkeerdruk evenrediger over de stad wordt verdeeld.

5.3 Verdeling van autoparkeerruimte bij bouwontwikkelingen

Bij bouwontwikkelingen is het uitgangspunt dat parkeren op eigen terrein wordt opgelost, zodat de extra parkeerbehoefte niet wordt afgewenteld op de omgeving. In gebieden waar voor autoparkeren moet worden betaald, krijgen bewoners en andere gebruikers in zo'n geval bijvoorbeeld geen parkeervergunning.

In praktijk gaat dit echter niet altijd goed. We zien bijvoorbeeld dat bewoners de kosten voor parkeren op eigen terrein te hoog vinden, of dat bepaalde gebruikers door de ontwikkelaar of beheerder worden uitgesloten van een plek op eigen terrein. Als het gaat om een locatie in betaald parkeergebied, kloppen deze bewoners vaak alsnog, tevergeefs, bij de gemeente aan voor een parkeervergunning om op straat te mogen parkeren. Het gevolg is dat garages gedeeltelijk leeg staan, terwijl de parkeerdruk op straat toeneemt. Zelfs al geven wij gebruikers geen parkeervergunning, dat is geen garantie dat zij niet op straat parkeren, al zoeken ze dan vaak een plek net buiten betaald parkeergebied. Communicatie (richting bewoners) over de mogelijkheden en kosten voor parkeren is erg belangrijk. Deze verantwoordelijkheid ligt niet alleen bij de gemeente, maar ook bij ontwikkelaars, beleggers, en woningcorporaties die woningen te huur of te koop aanbieden. Waar bij bouwontwikkelingen lange tijd het uitgangspunt was 'dat ieder adres na oplevering voor (een) parkeervergunning(en) in aanmerking komt, tenzij…' is het uitgangspunt sinds enige tijd nu 'dat geen enkel adres in aanmerking komt voor een parkeervergunning, tenzij…'.

Ook zien we dat bewoners met een eigen oprit of garage aan huis in wijken waar geen betaald parkeren is, die plek niet altijd gebruiken voor parkeren van hun auto. Hierdoor neemt de parkeerdruk op straat toe. We onderzoeken welke mogelijkheden wij hebben om efficiënter gebruik van eigen parkeervoorzieningen te stimuleren, ook in wijken waar voor autoparkeren niet betaald hoeft te worden. Dit komt terug in de module Aanpak parkeren openbare ruimte.



6. Financiën

De groei van de stad leidt vanzelfsprekend tot een grotere mobiliteitsbehoefte. Om deze behoefte te kunnen blijven faciliteren zijn maatregelen en investeringen nodig, bijvoorbeeld voor de aanleg van mobiliteitshubs, en parkeervoorzieningen aan de rand van de stad. Met de bijdragen van de ontwikkelaars alleen zullen niet alle investeringen kunnen worden bekostigd. Substantiële bijdragen van Rijk, provincie en derden zullen noodzakelijk zijn. Ook voor opheffen van parkeerplaatsen op straat is financiële dekking nodig, enerzijds om gederfde parkeerinkomsten te compenseren, en anderzijds voor de fysieke herinrichting van deze plekken.

Bekostiging van (parkeer)voorzieningen
Wanneer in een gebied meerdere bouwontwikkelingen tegelijkertijd plaats vinden, is het niet (altijd) mogelijk of wenselijk om voor iedere ontwikkeling een individuele mobiliteitsoplossing te bieden. Ontwikkelaars kunnen in sommige gevallen en onder voorwaarden gebruik maken van lopende of geplande initiatieven van de gemeente voor alternatieve mobiliteit of kunnen om andere redenen verantwoord afwijken van de eis om parkeren op eigen terrein te realiseren. Zij betalen dan wel een bijdrage aan het Bereikbaarheidsfonds. Met het Bereikbaarheidsfonds kunnen we bijdragen aan gezamenlijke, gebiedsgerichte alternatieven zoals deelmobiliteit en parkeren op afstand. Het Bereikbaarheidsfonds is een belangrijk onderdeel van de nieuwe module Parkeernormen. We moeten nog uitwerken hoe het Bereikbaarheidsfonds straks precies zal werken in de praktijk.

Daarnaast verkennen we hoe de draaiknoppen parkeertarief en uitbreiding betaald parkeren op een slimme en doelmatige wijze kunnen bijdragen aan de realisatie van de ambities uit de parkeervisie. Bij deze uitwerking zal een relatie worden gelegd naar de RSU 2040 en de bijbehorende investeringsstrategie.

Uitwerking
In deze Parkeervisie zijn de kaders en hoofdlijnen vastgelegd voor het Utrechtse parkeerbeleid. We werken deze uitgangspunten verder uit in zes afzonderlijke uitwerkingsmodules. Bij de uitwerking van onze beleidsdoelen zijn er verschillende knoppen waar we aan kunnen draaien, die niet alleen beleidsmatige gevolgen hebben, maar ook financiële consequenties. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om aanpassing van parkeertarieven (hogere tarieven op straat en lagere tarieven in de garages), uitbreiding van betaald parkeren, en opheffen van straatparkeerplaatsen. Bij de uitwerking in concrete maatregelen zoeken we naar een goede balans tussen financiële en beleidsmatige effecten. Hiervoor werken we een financiële strategie uit. Een belangrijk uitgangspunt hierbij is dat maatregelen die we inzetten om extra inkomsten te genereren voor realisatie van onze beleidsdoelen, zelf ook positief bijdragen aan die beleidsdoelen.

Binnen de parkeerexploitatie wordt gewerkt met een egalisatiereserve. Met deze reserve kunnen we schommelingen in de exploitatie opvangen. We verwachten dat de implementatie van beleidsmaatregelen in het kader van de uitwerking van de parkeervisie schommelingen in de exploitatie zal veroorzaken. Het is belangrijk dat de reserve binnen de parkeerexploitatie voldoende groot is om deze schommelingen op te vangen. Dit geldt uiteraard niet voor uitzonderlijke situaties (zoals met de coronapandemie) of grote investeringen.

Colofon

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

www.utrecht.nl/parkeervisie

mei 2021

Gemeente Utrecht

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