

Voorstel aan de gemeenteraad

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

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

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

1. De module Fietsparkeren als onderdeel van de Parkeervisie vast te stellen, met daarin onder meer de volgende uitgangspunten:
 - a) We ambiëren de uitbreiding van de fietsparkeercapaciteit in de binnenstad met 13.400 plekken tot 2030, door meer capaciteit te realiseren op straat en in inpandige stallingen.
 - b) We ambiëren de uitbreiding van de fietsparkeercapaciteit in buurten, door het realiseren van één extra buurtstalling per jaar en het plaatsen van fietsenrekken en fietstrommels.
 - c) We ambiëren de verhoging van de kwaliteit van fietsparkeren, door de toename van het aantal plekken voor afwijkende fietsen naar circa 20% van de capaciteit.
 - d) We ambiëren de verbetering van de toegankelijkheid door het realiseren van herkenbare fietsparkeerplaatsen voor mensen met een beperking bij openbare gebouwen, in en nabij voetgangersgebieden en in en bij inpandige stallingen.
 - e) We ambiëren een vermindering van de fietsparkeerdruk bij stations door meer stallingsplekken te realiseren bij de verschillende treinstations (inpandig en/of op straat).
 - f) We stimuleren van het gebruik van de (inpandige) stallingen door positieve gedragsbeïnvloeding.
 - g) We bieden de mogelijkheid om (terughoudend) fietsparkeerverboden in te voeren in gebieden waar voldoende gereguleerde capaciteit is en de druk op de ruimte groot, zoals rond Utrecht Centraal.
2. De module Parkeerhubs als onderdeel van de Parkeervisie vast te stellen, met daarin de belangrijkste uitgangspunten:
 - a) We ambiëren een systeem van parkeerhubs als alternatief voor parkeren op locatie.
 - b) We stimuleren het gebruik van parkeerhubs door bewoners van nieuwe ontwikkelingen en bewoners van de bestaande stad, naast gebruik door bezoekers en forenzen.
 - c) We ambiëren goede randvoorwaarden en kwaliteitseisen voor parkeerhubs, zoals goede OV-ontsluiting, goede fietsontsluiting, goed aanbod van deelmobiliteit, een aantrekkelijk tarief, digitale ontsluiting via MaaS en een hoog voorzieningenniveau in de hub.
3. De module Parkeren en Toegankelijkheid als onderdeel van de Parkeervisie vast te stellen, met daarin de belangrijkste ambities:
 - a) Parkeren vormt geen fysieke belemmering voor de toegankelijkheid van bestemmingen zowel in de bestaande stad als ontwikkelgebieden voor mensen met een beperking en andere doelgroepen. Dit regelen we door voldoende aanbod van parkeervoorzieningen te bieden, die aansluit bij de behoefte van de doelgroep. In ontwikkelgebieden moet binnen 100 meter een gehandicaptenparkeerplaats beschikbaar zijn, waarbij we in eerste instantie kijken naar inpandige parkeervoorzieningen, maar bij onvoldoende beschikbaarheid kunnen uitwijken naar de openbare ruimte.

- b) Parkeren in de openbare ruimte blijft gratis voor houders van een Europese gehandicaptenparkeerkaart. We bieden de mogelijkheid voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats in gemeentelijke garages tegen een passend tarief.
 - c) Informatie over parkeren en mobiliteitsalternatieven is goed vindbaar, duidelijk en begrijpelijk voor alle doelgroepen, ongeacht de wijze waarop de informatie overgedragen wordt.
 - d) Utrecht neemt een voortrekkersrol bij de ontwikkeling van (digitale) landelijke parkeeroplossingen voor mensen met een beperking en bij de communicatie hierover.
4. De module Aanpak Parkeren Openbare Ruimte als onderdeel van de Parkeervisie vast te stellen, met daarin onder meer de volgende ambities:
- a) Jaarlijks vervalt 0,5 tot 1% van de autoparkeercapaciteit in de openbare ruimte ten behoeve van lopen, fietsen, groen, spelen en verblijven, door middel van de drie strategieën: bewonersinitiatieven, herinrichtingen door gemeente, anticiperen door ruimte in parkeerbalans (inleveren parkeervergunningen of lage parkeerdruk)
 - b) Parkeren met twee wielen op de stoep in oude woonwijken met smalle straten wordt stapsgewijs uitgefaseerd.
 - c) Wij ontwikkelen een digitaal mobiliteitslabel, waarmee verschillende doelgroepen snel en eenvoudig kunnen raadplegen wat de parkeersituatie is op een willekeurige locatie in Utrecht, en welke alternatieve mobiliteitsopties er zijn.
5. Deze vier modules van de Parkeervisie op te nemen in de 'Omgevingsvisie Utrecht' ter aanvulling op de Parkeervisie - onderdeel van het thematisch beleid - en de internetpagina <https://omgevingsvisie.utrecht.nl/> hierop aan te passen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

Samenvatting

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

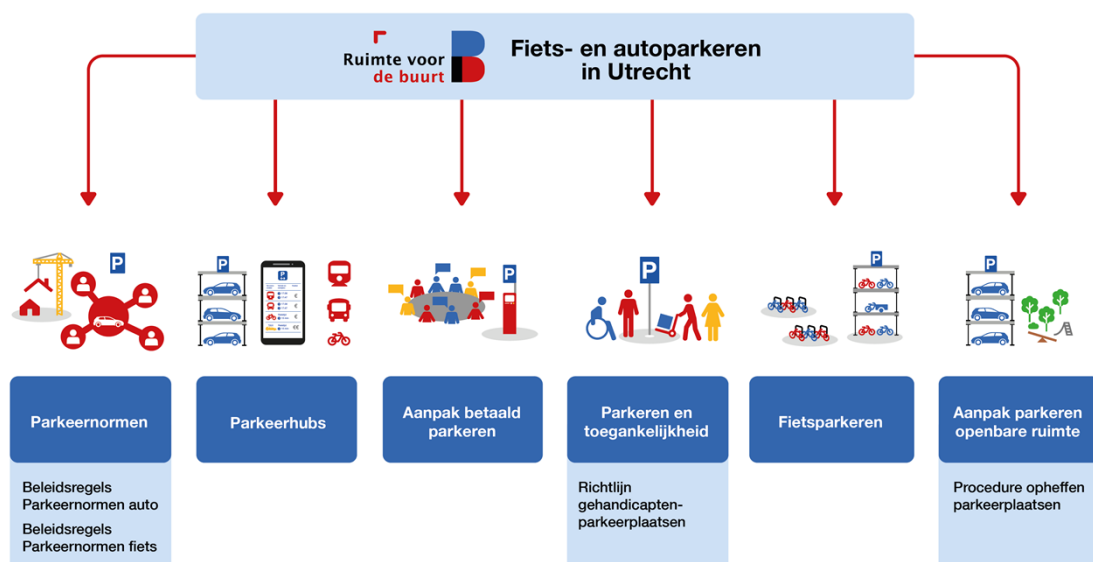
Context

Aanleiding

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

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

Parkeervisie en uitwerkingsmodules



Juridische context

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

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

Beoogd effect

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

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

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

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Financiën

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

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

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

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

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

Fietsparkeren

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

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

Parkeerhubs

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

Parkeren en Toegankelijkheid

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

Aanpak parkeren openbare ruimte

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

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

Vervolg

De doelen van de Parkeervisie en de modules hangen sterk samen met het mobiliteitsplan. Om te beoordelen of de gemeente op de goede weg is, wordt jaarlijks een mobiliteitsmonitor uitgebracht waar ook de effecten van het parkeerbeleid worden meegenomen. Op basis van de resultaten uit de monitoring volgt de gemeente van jaar tot jaar hoe de mobiliteit in, van en naar Utrecht zich ontwikkelt. De indicatoren worden nog geactualiseerd.

Sommige maatregelen zijn geschikt om 'morgen' mee te beginnen of zijn al in voorbereiding, andere maatregelen vergen een lange voorbereidingstijd of zijn afhankelijk van beschikbare dekking. In het Mobiliteitsplan is een hoofdlijn in de programmering aangebracht door drie termijnen te onderscheiden. Deze programmering wordt uitgewerkt in een Agenda Mobiliteitsplan van strategie naar realisatie, hier worden ook de parkeerprojecten geprogrammeerd. Over het resultaat informeren het college de raad bij de agendering van de Voorjaarsnota en Meerjaren Programma Ruimte.

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

Participatie

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

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

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

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

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

Tijdens de inspraakperiode van 19 november 2021 tot en met 31 december 2021 zijn de modules modules Fietsparkeren, Parkeerhubs, Parkeren en toegankelijkheid en Aanpak parkeren openbare ruimte ter inzage gelegd. Iedereen kon in deze periode reageren op de plannen. Op 7 december 2021 is er een digitale informatieavond geweest, waarin de hoofdlijn van de modules zijn toegelicht en waarin de deelnemers in deelsessies hun vragen konden stellen. Deze vragen zijn grotendeels in die sessies beantwoord en waar nodig is naderhand persoonlijk contact opgenomen om (aanvullende) vragen te beantwoorden.

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

Communicatie

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

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

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

Bijlagen informatief

- Nota van beantwoording inspraakreacties
- Routekaart Parkeerhubs Utrecht