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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

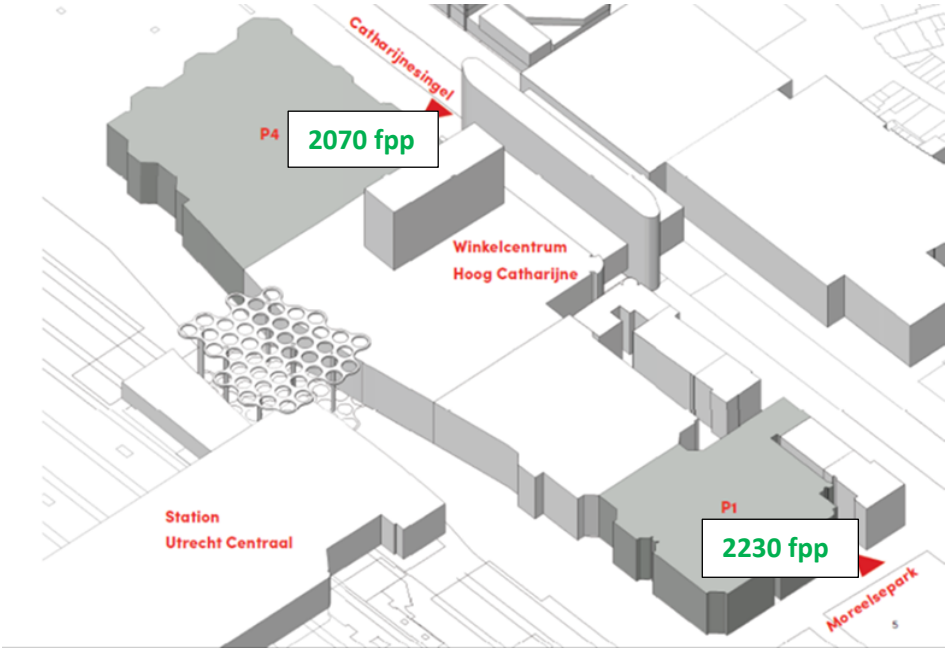
Behandeld door	B. Pickkers	**Datum**	20 oktober 2023
Doorkiesnummer	030-2861032	**Kenmerk**	11669660
E-mail	bas@pickkers.nu	**Onderwerp**	Fietsparkeren Hoog Catharijne en procedure invoering fietsparkeerverboden
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Ruimtelijk projecten: Groot Merwede, Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Met de raadsbrief van 25 februari 2022 informeerden wij uw raad over de stand van zaken van het onderdeel fietsparkeren bij de herontwikkeling van Hoog Catharijne. In die brief spraken wij de verwachting uit begin 2023 meer te kunnen zeggen over aanvullende afspraken met de eigenaar van het winkelcentrum (Klépierre). Helaas wat later dan verwacht geven wij in deze brief een nieuwe toelichting op de stand van zaken van de gesprekken met Klépierre. Daarnaast lichten we hierbij de wijze toe waarop wij nieuwe fietsparkeerverboden invoeren, zoals toegezegd aan uw raad bij de bespreking van de herziening APV in de commissievergadering Veiligheid, Bestuur en Financiën van dinsdag 3 oktober 2023.

Stand van zaken gesprekken met Klépierre
Klépierre heeft een verplichting voor het realiseren van 4.300 fietsparkeerplaatsen (fpp). We onderzoeken samen de mogelijkheid om dit in de bovenste parkeerdekken van P1 en P4 te realiseren. In het Movares-rapport dd. 16 november 2021 werd nog uit gegaan van de mogelijkheid om in totaal 5.800 fietsparkeerplekken te realiseren.

Inmiddels is duidelijk geworden dat deze extra 1.500 fietsparkeerplekken helaas niet kunnen worden gerealiseerd, vanwege een lopende verplichting van Klépierre aan één van de retail-huurders. Deze huurder heeft een afhaalpunt op het bovenste parkeerdek van P4 tot zijn beschikking, waardoor de capaciteit van P4 voor het fiets-parkeren daalt naar ca. 2.070 fietsparkeerplekken. Samen met de ca. 2.230 fietsparkeerplekken in P1 kan aan de totale verplichting worden voldaan.



De afgelopen periode hebben Klépierre en de gemeente diverse gesprekken gevoerd over de opzet van de plannen en over de wijze van exploitatie van beide stallingen. Daarin zijn we diverse knelpunten tegen gekomen, waaronder vertraagde besluitvorming over de mogelijkheid van de realisatie van een entree van P1 naast de roltrappen van Hoog Catharijne aan het Moreelsepark. Maar ook het overleg met zittende huurders over het gebruik maken van reeds verhuurde ruimten in Hoog Catharijne nabij P4 heeft extra tijd gekost. Wij hebben echter nog het volste vertrouwen met Klépierre goede afspraken te kunnen maken, maar dit vraagt dus extra tijd.

Op dit moment is onze inzet in de gesprekken met Klépierre als volgt:

- Exploitatie van beide stallingen in eigen beheer. We onderzoeken of we daar een nader te bepalen bedrag aan bijdragen, zowel in investering als in exploitatie. Eigen beheer heeft als voordeel dat we regie hebben op het kwaliteitsniveau, zowel in uitvoering als in bijvoorbeeld de openingstijden. Ook kunnen de stallingen dan een aanvulling zijn voor andere doelgroepen zoals de OV-reizigers bij P1 en de Tivoli-Vredenburg bezoekers bij P4. Een definitief besluit zal in een later stadium aan de gemeenteraad worden voorgelegd.
- De realisatie van een extra voetgangersentree vanuit P1 aan de zijde van Moreelsehoek voor een optimale voetgangersverbinding tussen de stalling en de Moreelse brug en de stationshal van CS.
- De herinrichting van de openbare ruimte tussen de entree van P4 (Laag Catharijne) en Tivoli Vredenburg voor een optimale, toegankelijke voetgangersverbinding tussen de stalling en Tivoli Vredenburg.

Wij verwachten in het eerste helft van 2024 de balans op te kunnen maken van de gesprekken met Klépierre en leggen aansluitend dan een concreet voorstel ter besluitvorming aan uw raad voor.

Voorwaarden en proces nieuwe fietsparkeerverboden

Allereerst benadrukken wij dat we terughoudend zijn met het invoeren van fietsparkeerverboden. Daarvoor zijn in de door uw raad vastgestelde Module Fietsparkeren en de Parkeervisie een aantal beleidsmatige voorwaarden opgesteld. Er moet voor het invoeren van een fietsparkeerverbod sprake zijn van voldoende beschikbare stallingscapaciteit, een grote druk op de openbare ruimte én we informeren en waarschuwen fietsers vooraf. Met de voorgestelde aanpassing van de APV verankeren we juridisch de beleidsmatige voorwaarden voor een fietsparkeerverbod. Het college kan gebieden

aanwijzen waar een fietsparkeerverbod geldt. Daar is het dan niet meer toegestaan om fietsen te parkeren buiten rekken, vakken of stallingen.
We informeren u hieronder verder over de invulling van deze voorwaarden en het proces om tot een fietsparkeerverbod te komen.

- *Voldoende stallingscapaciteit*
  Om te bepalen of een fietsparkeerverbod mogelijk is, doen wij een beoordeling op basis van metingen en signalen uit de stad. We maken gebruik van onze jaarlijkse metingen van de fietsparkeerdruk om te bepalen of er voldoende capaciteit is. In die telling meten we gedurende zeven momenten in de week hoeveel fietsen er staan. Daarnaast meten we jaarlijks de werkelijk beschikbare stallingscapaciteit. Het maximale aantal aanwezige fietsen moet onder de beschikbare capaciteit liggen, met een kleine marge. Deze marge zorgt ervoor dat de fietser niet op zoek hoeft naar het laatste plekje in de verbodszone. Daarbij kijken we ook naar acceptabele loopafstanden, zoals aangegeven in de module Fietsparkeren. Over Neude informeerden we u in 2022 in de Raadsbrief Fietsparkeren Neude dat niet aan deze voorwaarde voldaan wordt.
- *Grote druk op de openbare ruimte*
  Op locaties met een grote druk op de openbare ruimte strijden verschillende belangen om een plek in die schaarse openbare ruimte. Zoals ook aangegeven bij het debat in de commissie VBF, kan hier geen sprake zijn van een '*one size fits all*' aanpak. De onderbouwing van de noodzaak voor een fietsparkeerverbod vraagt een locatie-specifieke belangenweging, mede gebaseerd op signalen uit de stad en de functies in en rondom die locatie. Of er sprake is van grote druk op de openbare ruimte, bepalen we door een afweging tussen het gebruik van de ruimte voor onder andere (verblijfs-)functies, looproutes, fietsroutes, laden en lossen, toegankelijkheid en routes voor nood- en hulpdiensten. We zetten onze beperkte handhavingscapaciteit alleen in op die plekken waar het écht nodig is. Daarom is dit niet vooraf te vatten in één norm voor bijvoorbeeld Neude, Vlaamse Toren én Moreelsehoek.
- *Informeren en waarschuwen vooraf*
  Zowel in de Module Fietsparkeren als in de gemeentelijke handhavingsstrategie is vooraf informatie geven en waarschuwen een uitgangspunt. Bij een nieuw fietsparkeerverbod komen we met een strategie voor het informeren en waarschuwen, die past bij de locatie en de doelgroepen. We hanteren eerst een waarschuwingsperiode voordat de handhaving start. Dit hebben we ook zo gedaan bij invoering van het fietsparkeerverbod in het stationsgebied. Een aantal voorbeelden uit de gebruikte middelen in het stationsgebied: verkeersborden, krijtmarkeringen, inzet van fietscoaches, tekstkarren, persbericht, nieuwsbrieven naar omwonenden en ondernemers en waarschuwingslabels aan fietsen.

Proces nieuw fietsparkeerverbod
We verwachten dat de behoefte aan een nieuw fietsparkeerverbod meestal volgt uit signalen uit de stad, een herinrichting of besluit over een nieuwe stalling. Indien de belangenweging leidt tot een voornemen voor een fietsparkeerverbod, zullen wij uw raad daar tijdig en gemotiveerd over informeren. We geven daarbij aan of een locatie voldoet aan de bovenstaande beleidsmatige voorwaarden. Dit geeft uw raad de mogelijkheid om zich desgewenst over dit voornemen uit te spreken.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,