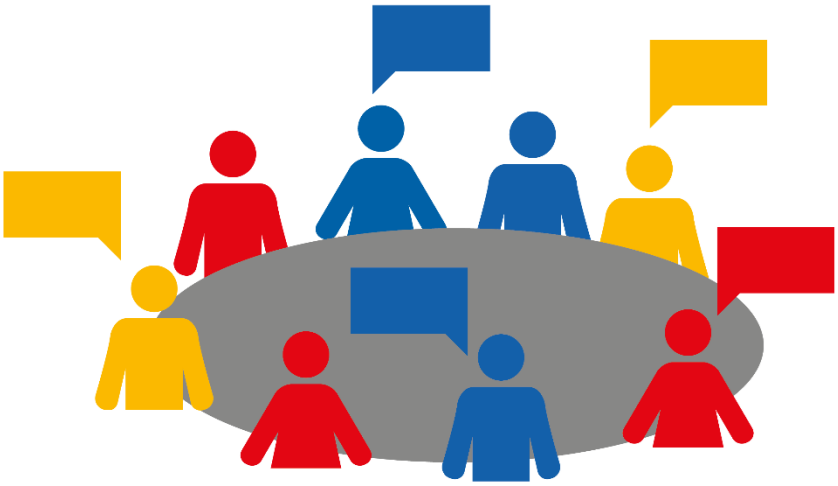




Nota van Beantwoording

op inspraakreacties

Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Projectgroep
Projectteam Parkeervisie

Projectmanagement
Richard van der Westen

Opdrachtgever
Veronique Hulsebosch, Gemeente Utrecht

Versiedatum
21 mei 2021

Inhoudsopgave

Colofon 2
1 Over deze nota van beantwoording 4
1.1. Doel van de nota van beantwoording 4
1.2. Opbouw van de nota van beantwoording 4
1.3. Parkeervisie – context en raakvlakken 4
1.4. Inspraakreacties 5
1.5. Wijze van beantwoording van de inspraakreacties 5
1.6. Procedure voor de vaststelling 5
2. Belangrijkste thema's in de inspraakreacties 6
2.1 Parkeernormen en bereikbaarheidsfonds 6
2.1.1 Parkeernormen in gebieden zonder betaald parkeren 6
2.1.2 Afschaffen bandbreedte parkeernormen 6
2.1.3 Parkeernormen sociale huur 7
2.1.4 Fietsparkeernormen 7
2.1.5 Fietsparkeernormen en autoparkeernormen 7
2.1.6 Bereikbaarheidsfonds 7
2.2 Invoeren betaald parkeren 8
2.2.1 Betaald parkeren in de hele stad 8
2.2.2 Parkeervergunning voor bewoners bij invoering van betaald parkeren 8
2.2.3 Afbakening van gebieden voor invoering van betaald parkeren 8
2.3 Wonen en leefbaarheid 9
2.3.1 Parkeren in de binnenstad 9
2.3.2 Parkeren voor bewoners 9
2.3.3 Parkeren op afstand voor bewoners 10
2.4 Toegankelijkheid 10
2.4.1 Toegankelijkheid voor mensen met een beperking 10
2.4.2 Parkeervoorzieningen voor mensen met een beperking 10
3. Wijzigingen in Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en parkeernormen 12
3.1. Wijzigingen in de Parkeervisie 12
3.2. Wijzigingen in de module Aanpak betaald parkeren 14
3.3. Wijzigingen in de module Parkeernormen 15

1 Over deze nota van beantwoording

1.1. Doel van de nota van beantwoording

Tijdens de inspraakperiode van 17 december 2020 tot 1 februari 2021 zijn de Parkeervisie en bijbehorende modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen ter inzage gelegd. Iedereen kon in deze periode reageren op deze stukken.

Op 11 en 18 januari 2021 zijn er informatieavonden geweest, waarin de hoofdlijn van de Parkeervisie en beide 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.

Inspraak is noodzakelijk voor de gemeenteraad om alle belangen te kennen en een goede afweging te maken bij besluitvorming. Met inspraak worden burgers in het algemeen - en belanghebbenden in het bijzonder - betrokken bij het voorbereiden, vormen of uitvoeren van beleid van de overheid. Daarnaast worden - met de reacties en kennis van bewoners en betrokkenen uit het gebied en omliggende wijken - de plannen beter.

In deze reactienota zijn alle inspraakreacties van bewoners, gebruikers (van het gebied), belangenorganisaties en andere belanghebbenden opgenomen en beantwoord.

1.2. Opbouw van de nota van beantwoording

In de volgende paragrafen staat een korte uitleg over de context van de Parkeervisie en bijbehorende modules, de inspraakreacties, de wijze van beantwoording en de vervolgprocedure voor de vaststelling van de Parkeervisie.

In hoofdstuk 2 beantwoorden we thematisch de verschillende onderwerpen die naar voren zijn gekomen in de inspraakreacties.

Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van de wijzigingen die in de Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen zijn aangebracht naar aanleiding van de inspraakreacties en nadere afstemming met andere projecten.

In de bijlage staan alle inspraakreacties in een tabel.

1.3. Parkeervisie – context en raakvlakken

Met de Parkeervisie geven wij weer wat onze kijk is op fiets – en autoparkeren in Utrecht voor de komende jaren, in relatie met het overkoepelende mobiliteitsbeleid en de ontwikkelingen in de stad. De Parkeervisie kent daarom een nauwe samenhang met het Mobiliteitsplan 2040, waarin de kaders voor het Utrechtse mobiliteitsbeleid zijn opgenomen.

Ook het Mobiliteitsplan 2040 heeft de afgelopen periode (deels overlappend met de Parkeervisie) ter inzage gelegen. Inspraakreacties op het mobiliteitsplan 2040 en de Parkeervisie zijn in onderlinge samenhang beantwoord.

We werken de Parkeervisie uit in zes afzonderlijke modules: Aanpak betaald parkeren, Parkeernormen, Aanpak parkeren openbare ruimte, Parkeren en toegankelijkheid, Parkeren op afstand, en fietsparkeren. De eerste twee modules, Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen hebben tegelijk met de Parkeervisie ter inzage gelegen. De overige vier modules volgen later.

1.4. Inspraakreacties

We hebben in totaal 36 inspraakreacties ontvangen over het onderwerp parkeren, waarvan 24 reacties van individuele bewoners/belanghebbenden. De overige 12 zijn ingediend door bewonersgroepen, bedrijven, instellingen, belangengroeperingen en verenigingen. De reacties over parkeren die zijn ingediend in het inspraaktraject voor het Mobiliteitsplan 2040 zijn beantwoord in de Nota van beantwoording op inspraakreacties Mobiliteitsplan.

1.5. Wijze van beantwoording van de inspraakreacties

Een inspraakreactie bevat de mening, zorgen, wensen, vragen en suggesties van een indiener. De meningen in een inspraakreactie of de inspraakreactie zelf zijn nooit te beoordelen als goed of fout. Elke inspraakreactie is zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of de Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen aangepast kunnen of moeten worden. Doel is dat de inspraakreacties kenbaar worden gemaakt aan de gemeenteraad, zodat de gemeenteraad alle belangen kan afwegen en in de raad transparante besluitvorming plaatsvindt. De doorgevoerde wijzigingen of aanvullingen naar aanleiding van alle reacties zijn benoemd in hoofdstuk 3.

1.6. Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van de Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of de plannen voldoende duidelijk zijn of wellicht nog aangepast moet worden. Deze nota van beantwoording maakt onderdeel uit van deze voorbereiding.

Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor om de plannen (met verwerkte wijzigingen) vast te stellen.

2. **Belangrijkste thema's in de inspraakreacties**

In dit hoofdstuk komen veel voorkomende vragen en opmerkingen uit de inspraakreacties aan de orde. Een tabel met alle inspraakreacties en antwoorden is bijgevoegd als aparte bijlage.

Achtereenvolgend komen de volgende onderwerpen aan bod: parkeernormen en bereikbaarheidsfonds, invoeren betaald parkeren, wonen en leefbaarheid, parkeren voor mensen met een beperking.

2.1 Parkeernormen en bereikbaarheidsfonds

In de module parkeernormen staat welke eisen we bij bouwontwikkelingen stellen voor de aanleg van parkeerplaatsen voor fietsen en auto's en/of andere mobiliteitsoplossingen. De hoogte van de parkeernormen, en de mogelijkheden voor alternatieve mobiliteitsoplossingen zijn afhankelijk van de ontwikkellocatie. Een belangrijk onderdeel van het nieuwe parkeernormenbeleid is het bereikbaarheidsfonds. Dit onderdeel wordt nog verder uitgewerkt.

2.1.1 Parkeernormen in gebieden zonder betaald parkeren

- Biedt de module parkeernormen voldoende mogelijkheid om ook in gebieden zonder betaald parkeren het aantal autoparkeerplaatsen te beperken?

Beantwoording:
De Utrechtse parkeernormen zijn afgeleid van de parkeerkencijfers van het CROW. Deze cijfers worden, vanwege het onderzoek dat daaraan ten grondslag ligt, beschouwd als de landelijke standaard en de meeste Nederlandse gemeenten gebruiken ze als basis voor de parkeernormering. Voor het centrum en de schil direct rond het centrum hanteren we ten opzichte van de CROW-kencijfers lagere normen vanwege de specifieke aard van het Utrechtse centrumgebied. Daarnaast hebben we voor een aantal functies de parkeernormen aangepast aan de specifieke situatie in Utrecht.

We hebben al sinds 2013 de mogelijkheid om in betaald parkeergebied (zones A1, A2, en B1) een deel van de parkeereis met mobiliteitsalternatieven in te vullen, zoals deelmobiliteit en extra fietsparkeren. Deze mogelijkheden worden met het nieuwe beleid verruimd. Daarnaast willen we voor het eerst mogelijk maken om ook in B2 een klein deel van de autoparkeereis in te vullen met deelmobiliteit. Dit komt bovenop de verlaging van de parkeernormen in B2 naar de normen in B1.

De hoogte van de parkeernormen hang af van een aantal factoren. In gebieden met een hoge mate van verstedelijking zijn de parkeernormen lager, omdat hier de auto-afhankelijkheid lager is. In deze gebieden zijn voorzieningen op loop- of fietsafstand, en zijn over het algemeen meer mobiliteitsalternatieven voor de auto. Betaald parkeren zorgt er bovendien voor dat alternatieven voor de (eigen) auto aantrekkelijker worden. Daarom kan in deze gebieden een aanzienlijk deel van de parkeernorm worden ingevuld met alternatieve mobiliteitsoplossingen. Buiten betaald parkeergebied zijn de mogelijkheden voor alternatieve invulling van de parkeernormen beperkt, omdat in deze gebieden het risico op parkeeroverlast in de omgeving te groot is. Iedereen kan hier immers gratis een auto op straat parkeren.

2.1.2 Afschaffen bandbreedte parkeernormen

- Door afschaffen van de bandbreedte bij de parkeernormen valt bij sloop/nieuwbouw en functiewijziging het rechtens verkregen niveau lager uit, waardoor meer parkeerplaatsen moeten worden aangelegd.

Beantwoording:
In de beleidsregels parkeernormen auto, die het college zal vaststellen na besluitvorming over de module Parkeernormen, willen we opnemen dat bij berekening van het rechtens verkregen niveau bij ontwikkelingen in B2 en C-gebied mag worden uitgegaan van een hoger rechtens verkregen niveau. Hierdoor komt het rechtens verkregen niveau ongeveer even hoog uit als bij toepassing van de bestaande maximumparkeernormen.

In betaald parkeergebied zijn de mogelijkheden om af te wijken van de parkeernorm verruimd, en leidt een lager rechtens verkregen niveau dus niet tot aanleg van een groter aantal parkeerplaatsen.

2.1.3 Parkeernormen sociale huur

- De parkeernormen voor sociale huurwoningen sluiten niet aan op het autobezit van de doelgroep.

Beantwoording:
Wij hebben in april 2019 de parkeernorm voor sociale- en middenhuurwoningen groter dan 55 m2 met 25% verlaagd. Dit hebben we onder andere gedaan op basis van onderzoeken naar autobezit onder de doelgroep. Wij hebben geen aanwijzingen dat het autobezit sindsdien (sterk) is verminderd en dat een verdere verlaging van de parkeernormen voor sociale- en middenhuur op dit moment verantwoord is, maar staan ervoor open om hier opnieuw naar te kijken als er bronnen zijn waaruit blijkt dat de parkeernormen niet aansluiten op het autobezit van de doelgroep.

2.1.4 Fietsparkeernormen

- Zijn ontwikkelaars in grote ontwikkelgebieden verplicht om voldoende fietsparkeerplaatsen aan te leggen, ook voor afwijkende fietsformaten?

Beantwoording:
Ook in grote ontwikkelgebieden moeten initiatiefnemers zich houden aan de fietsparkeernormen. Kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen is hierbij een belangrijk aspect. Dat betekent onder andere dat er voldoende ruimte moet zijn voor het stallen van fietsen met afwijkende maten. Ook bij de realisatie van collectieve stallingen moet voldoende ruimte worden gerealiseerd voor bakfietsen, elektrische fietsen, etc.

2.1.5 Fietsparkeernormen en autoparkeernormen

- Worden de parkeernormen voor fiets verhoogd en de normen voor auto verlaagd?

Beantwoording:
Voor autoparkeren worden de parkeernormen niet structureel verlaagd. Wel schaffen we de bandbreedte af, waardoor de minimumnorm vanaf nu ook de maximumnorm is. Daarnaast verlagen we de normen in B2 naar het niveau van B1, en verruimen we in betaald parkeergebied de mogelijkheden om de parkeereis in te vullen met alternatieven zoals deelmobiliteit en extra fietsparkeervoorzieningen.

Bij de fietsparkeernormen hebben we geen grote veranderingen doorgevoerd. Wel hebben we voor het eerst een parkeernorm opgenomen voor bezoek aan woningen. In betaald parkeergebied zijn bovendien de mogelijkheden verruimd om een deel van de autoparkeereis in te vullen met extra fietsparkeerplaatsen.

2.1.6 Bereikbaarheidsfonds

- Hoe werkt het Bereikbaarheidsfonds straks in praktijk?

Beantwoording:
Het uitgangspunt is dat ontwikkelaars die geen parkeerplaatsen aanleggen op eigen terrein een bijdrage betalen aan het Bereikbaarheidsfonds. Hoe dit precies gaat werken, wat de voorwaarden en tarieven zijn, werken we uit in een apart raadsvoorstel.

2.2 Invoeren betaald parkeren

Een aantal reacties gaan over de uitbreiding van betaald parkeren in de stad. Ook zijn er bewoners die zorgen hebben over de mogelijkheden voor parkeren als betaald parkeren wordt ingevoerd.

2.2.1 Betaald parkeren in de hele stad

- Waarom voeren jullie niet in de hele stad betaald parkeren in?

Beantwoording:
We vinden het belangrijk om bewoners zoveel mogelijk te betrekken bij de invoering van betaald parkeren. Ons uitgangspunt is dat het doel van betaald parkeren de procedure bepaalt. Wanneer het doel is om op lokaal niveau parkeeroverlast tegen te gaan, bepalen bewoners en andere belanghebbenden in de wijk via een draagvlakmeting of er betaald parkeren komt. Wanneer betaald parkeren een gebiedsoverstijgend doel dient, bijvoorbeeld omdat het noodzakelijk is om verdichting van de stad mogelijk te maken en/of het autoverkeer te beperken, voeren we zonder draagvlakmeting betaald parkeren in. Wel betrekken we bewoners en andere belanghebbenden bij de manier waarop we betaald parkeren invoeren.

2.2.2 Parkeervergunning voor bewoners bij invoering van betaald parkeren

- Komen bewoners nog wel in aanmerking voor een parkeervergunning als in een gebied betaald parkeren wordt ingevoerd?

Beantwoording:
In gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd bepalen we op basis van de beschikbare parkeercapaciteit hoeveel parkeervergunningen we uit kunnen geven. We bekijken samen met bewoners, ondernemers en organisaties uit de buurt, hoe betaald parkeren het beste kan worden ingevoerd. In het huidige parkeerbeleid hebben we vastgelegd dat we maximaal twee parkeervergunningen uitgeven per adres. In de nieuwe module Aanpak betaald parkeren stellen we voor om, als er op straat voldoende ruimte is, bewoners bij invoering van betaald parkeren eenmalig de mogelijkheid te geven om een derde en vierde parkeervergunning aan te vragen.

Als bewoners een parkeerplaats hebben op eigen terrein, dan wordt die in mindering gebracht op het aantal parkeervergunningen dat op het adres kan worden uitgegeven. Bewoners van nieuwbouwwoningen komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning.

2.2.3 Afbakening van gebieden voor invoering van betaald parkeren

- Waarom stellen jullie niet een bepaalde termijn vast waarbinnen de gebiedsgrenzen ongewijzigd blijven, als er na een draagvlakmeting onvoldoende stemmen zijn voor invoering van betaald parkeren?

Beantwoording:
In het huidige beleid worden de gebieden waar we draagvlak kunnen meten vastgesteld door de gemeenteraad. We zien in praktijk echter dat de afbakening van gebieden niet altijd aansluit bij de situatie op straat.

In de nieuwe Aanpak betaald Parkeren stellen wij voor om de gebieden voor meten van draagvlak niet meer vooraf door de gemeenteraad vast te laten stellen, maar om die in overleg met bewoners (op basis van parkeerdruk, en signalen van parkeeroverlast) te bepalen. Het idee hierbij is dat we op deze manier de parkeerdruk kunnen aanpakken op de plek waar die zich voordoet. Wanneer na meting blijkt dat er geen draagvlak is voor invoering van betaald parkeren, zullen wij pas weer opnieuw draagvlak meten als er in het gebied veranderingen hebben plaatsgevonden. Bijvoorbeeld als de parkeerdruk flink is gestegen, of er voorzieningen in de buurt zijn bijgekomen die veel autoverkeer aantrekken. Hierbij houden we geen vaste termijn aan, omdat ontwikkelingen in parkeerdruk/parkeeroverlast niet altijd te voorspellen zijn.

2.3 Wonen en leefbaarheid

Verschillende reacties zijn positief over het uitgangspunt om meer ruimte op straat te creëren voor lopen, fietsen, en groen. Maar er zijn ook zorgen van bewoners die vragen of zij straks nog wel een auto in de buurt van hun woning kunnen parkeren. In een aantal reacties wordt gerefereerd aan de verhoging van de tarieven voor parkeervergunningen per 1 april 2021. Hoewel deze tariefsverhoging geen onderdeel is van de Parkeervisie, is gezien het aantal reacties toch een antwoord hierover opgenomen.

2.3.1 Parkeren in de binnenstad

- Enerzijds wordt gevraagd om te blijven zorgen voor voldoende parkeergelegenheid voor bewoners, en ondernemers (en bezoek en klanten), anderzijds wordt genoemd dat de plannen niet ver genoeg gaan en dat de binnenstad helemaal autovrij zou moeten worden.

Beantwoording:
We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat, waardoor ruimte ontstaat voor andere functies, zoals lopen en fietsen. Voor parkeren zijn parkeerplaatsen beschikbaar in parkeergarages rondom de binnenstad en aan de rand van de stad. Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten en het daarbij horende parkeren mogelijk blijven maken, dus voor het afzetten van of parkeren voor personen die minder goed ter been zijn, mensen met een beperking, (mantel)zorgverleners, en nood- en hulpdiensten. Laden- en lossen voor bedrijven gebeurt op de daarvoor aangegeven plekken. Voor bewoners en goederenvervoer gaan we onderzoeken of we kunnen sturen op venstertijden en niet noodzakelijke voertuigbewegingen kunnen beperken door middel van intelligente toegang. We denken dat een dergelijk systeem een bijdrage levert aan het beperken van het niet noodzakelijke autoverkeer.

2.3.2 Parkeren voor bewoners

- Kunnen bewoners van Utrecht in de toekomst nog wel een auto in de buurt van hun woning parkeren?
- Waarom zijn de tarieven voor parkeervergunningen verhoogd?

Beantwoording:
We zien dat er op veel plekken in de stad behoefte is aan meer groen, en ruimte voor spelen, lopen en fietsen. Door auto’s te verplaatsen naar parkeergarages, en alternatieven voor de (eigen) auto te stimuleren, ontstaat ruimte om parkeerplaatsen op te heffen. De vrijgekomen ruimte zetten we in voor een verbetering van de leefbaarheid. Opheffen van parkeerplaatsen kan alleen als er ook minder auto’s op straat parkeren, bijvoorbeeld doordat we minder parkeervergunningen uitgeven. Dit doen we niet door bestaande parkeervergunningen in te trekken, maar door minder nieuwe vergunningen uit te geven als bestaande bewoners (bijvoorbeeld vanwege verhuizing) een parkeervergunning opzeggen. Bestaande bewoners, die al beschikken over een parkeervergunning (en aan de voorwaarden voor een parkeervergunning blijven voldoen) kunnen dus gebruik blijven maken van de parkeervergunning(en) die zij hebben.

Met de verhoging van de parkeervergunningtarieven in zone A1 en A2 komen de bedragen meer in verhouding met de schaarse beschikbare (parkeer-) ruimte en hoge parkeerdruk in deze gebieden. Omdat de tarieven voor garage- en P+R-abonnementen niet zijn verhoogd, zorgen we zo bovendien dat deze parkeeralternatieven aantrekkelijker worden ten opzichte van parkeren op straat.

2.3.3 Parkeren op afstand voor bewoners

- Is het reëel om te verwachten dat bewoners hun auto op afstand gaan parkeren?

Beantwoording:
Gezien de beperkte parkeercapaciteit in sommige wijken (waaronder wijken als Merwede), en de aantrekkelijke tarieven voor parkeren in een P+R, verwachten wij dat dit ook voor bewoners een goed alternatief is. In de modules Parkeren op afstand en Aanpak parkeren openbare ruimte werken we uit welke maatregelen nodig zijn om parkeren in garages en op P+R-terreinen aantrekkelijker te maken voor bewoners.

2.4 Toegankelijkheid

Verschillende reacties bevatten zorgen over de toegankelijkheid voor mensen die niet zo goed ter been zijn. Voor deze doelgroepen kan een auto belangrijk of zelfs noodzakelijk zijn voor hun mobiliteit.

2.4.1 Toegankelijkheid voor mensen met een beperking

- Is Utrecht straks nog wel toegankelijk voor mensen die niet (goed) kunnen lopen?

Beantwoording:
We realiseren ons dat het niet voor iedereen een optie is om de (eigen) auto weg te doen. We vinden het belangrijk dat Utrecht voor alle doelgroepen toegankelijk blijft, ook voor mensen die (bijvoorbeeld vanwege een beperking) voor hun mobiliteit afhankelijk zijn van een auto. Dat betekent dat we, met name in autoluwe gebieden, goed moeten nadenken over mobiliteit voor deze doelgroep. In de uitwerkingsmodule Parkeren en toegankelijkheid werken we uit welke maatregelen nodig zijn om ervoor te zorgen dat de stad voor alle doelgroepen toegankelijk blijft. Hierbij gaat het om mensen die een gehandicaptenparkeerkaart hebben, maar ook om andere mensen die niet (meer) lange afstanden kunnen lopen.

2.4.2 Parkeervoorzieningen voor mensen met een beperking

- Hoe zorgt de gemeente dat er voldoende parkeervoorzieningen, zoals algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en fietsparkeerplaatsen, zijn voor mensen met een beperking, en dat deze plekken goed vindbaar zijn?

Beantwoording:
In de module Parkeren en toegankelijkheid werken we uit wat er nodig is om de binnenstad en overige wijken in de stad toegankelijk te houden voor alle doelgroepen. Een plan voor aanleg/uitbreiding van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen is hier onderdeel van. We richten bovendien een proces in voor aanleg/wijziging/verplaatsing van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen, waar afstemming met de doelgroep onderdeel van wordt. Daarnaast willen kijken naar technologische oplossingen die bereikbaarheid en vindbaarheid van gehandicaptenparkeerplaatsen vergroot. Hierbij kijken we niet alleen naar gehandicaptenparkeerplaatsen op straat, maar ook naar plekken in gemeentelijke parkeergarages. Waar mogelijk nemen we maatregelen om garages en P+R-terreinen beter toegankelijk te maken. In de module Parkeren en toegankelijkheid zullen wij ook kwaliteitseisen opnemen voor aanleg van gehandicaptenparkeerplaatsen. Het zal, met name in de historische

binnenstad, niet altijd mogelijk zijn om (exact) te voldoen aan de gestelde normen voor afmetingen van een algemene gehandicaptenparkeerplaats. In dat geval zorgen we dat in de directe omgeving plekken aanwezig zijn die wel voor iedereen toegankelijk zijn. We zorgen bovendien dat naast locatiegegevens, ook per gehandicaptenparkeerplaats de fysieke kenmerken worden vastgelegd, en dat die eenvoudig online of via een app te raadplegen zijn. In de module Fietsparkeren kijken we naar de mogelijkheden voor fietsparkeerplaatsen voor mensen met een beperking.

3. Wijzigingen in Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en parkeernormen

In dit hoofdstuk staat een overzicht van de wijzigingen die naar aanleiding van de inspraakreacties of ambtshalve (tekstuele verduidelijkingen en laatste inzichten) zijn doorgevoerd in de Parkeervisie en de modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen.

3.1. Wijzigingen in de Parkeervisie

In onderstaande tabel staan zowel de wijzigingen naar aanleiding van vragen en suggesties uit de inspraakreacties van bewoners en de reacties van de adviespartners, als de ambtshalve wijzigingen.

Pagina	Was	Wordt	Motivatie
hele document	module Transferia	module Parkeren op afstand	Sluit beter aan op inhoud module.
6	Dat betekent dat we bij nieuwbouwontwikkelingen in gebieden waar voldoende alternatieven zijn (of gerealiseerd kunnen worden) voor de (privé-)auto zo veel mogelijk inzetten op andere mobiliteitsoplossingen.	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.	Tekstuele verduidelijking.
9	Deze module geeft invulling aan de vraag hoe we parkeren aan de rand van de stad in transferia willen vormgeven. Hierbij de richten we onze horizon op 2040, maar geven we ook aan welke stappen we op korte termijn kunnen zetten. We beschrijven wat er nodig is om parkeren in transferia aantrekkelijk te maken voor verschillende doelgroepen, en wat de randvoorwaarden zijn voor het functioneren van transferia.	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.	De aankomende module heeft inmiddels een concretere invulling.
11	De actuele gebiedsindeling wordt aangeduid op een digitale parkeerplattegrond.	De actuele gebiedsindeling wordt aangeduid op een digitale printbare parkeerplattegrond.	Toegevoegd n.a.v. inspraakreactie. De plattegrond moet ook bruikbaar zijn voor mensen die geen gebruik maken van digitale voorzieningen.
15	Voor het bepalen van de mobiliteitsbehoefte bij bouwontwikkelingen blijven wegebruik maken van het parkeernormeninstrument, maar	Voor het bepalen van de mobiliteitsbehoefte bij bouwontwikkelingen blijven we gebruik maken van het parkeernormeninstrument. Maar het	Tekstuele verduidelijking.

	het gaat bij toepassing van de parkeernormen niet (meer) alleen om de aanleg van (auto-)parkeerplaatsen.	gaat bij toepassing van de parkeernormen niet (meer) alleen om de aanleg van (auto-)parkeerplaatsen.	
15	Dat kunnen alternatieven zijn voor de eigen auto, zoals extra fietsparkeerplaatsen, deelmobiliteit en MaaS-concepten, maar 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.	Dat kunnen alternatieven zijn voor de eigen auto, zoals extra fietsparkeerplaatsen, deelmobiliteit en MaaS-concepten. Maar 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.	Tekstuele aanpassing.
21		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.	Alinea toegevoegd n.a.v. inspraak. Er zijn zorgen dat bewoners straks niet meer op straat kunnen parkeren. Met deze alinea verduidelijken we dat we niet actief parkeervergunningen intrekken en dat parkeren op straat mogelijk blijft.
22	In gehele kader: Transferia/transferium	mobiliteitsknooppunt(en)	(Mobiliteits)knooppunt dekt de lading beter.
22	Een transferium is een mobiliteitsknooppunt met een parkeervoorziening, waar we de overstap tussen verschillende vervoersmiddelen faciliteren.	Een mobiliteitsknooppunt is een (parkeer)voorziening waar we de overstap faciliteren tussen verschillende vervoermiddelen.	(Mobiliteits)knooppunt dekt de lading beter.
22	transferiaknopen	andere knopen	Tekstuele verduidelijking.
23	transferia	knooppunten	(Mobiliteits)knooppunt dekt de lading beter.
23	werken we uit wat er gezien de ontwikkelingen in de stad de komende vijf jaar concreet nodig is, en wat de doorkijk is voor de periode daarna. Hierbij gaan we in op de vraag hoe we de bestaande transferia verder kunnen ontwikkelen en op welke (toekomstige) knooppunten we nieuwe transferia kunnen toevoegen.	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.	De aankomende module heeft inmiddels een concretere invulling.
24		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.	Alinea toegevoegd n.a.v. inspraak. Er zijn zorgen dat bewoners straks niet meer op straat kunnen parkeren. Met deze alinea verduidelijken we

			dat we niet actief parkeervergunningen intrekken en dat parkeren op straat mogelijk blijft.
27	Transferia	mobiliteitsknooppunten	(Mobiliteits)knooppunt dekt de lading beter.
27	transferia	parkeerplaatsen in een mobiliteitsknooppunt	(Mobiliteits)knooppunt dekt de lading beter.

3.2. Wijzigingen in de module Aanpak betaald parkeren

In onderstaande tabel staan zowel de wijzigingen naar aanleiding van reacties, vragen en suggesties uit de inspraakreacties van bewoners en de reacties van de adviespartners, als de ambtshalve wijzigingen.

Pagina	Was	Wordt	Motivatie
5	Er kan hiervan afgeweken worden wanneer daar aanleiding voor is.	Hier kan van afgeweken worden wanneer daar aanleiding voor is.	Tekstuele verduidelijking.
7		Toegevoegd: Tot slot bekijken we of er bijzonderheden zijn in de openbare ruimte. Op een paar plekken in Utrecht is in het verleden bijvoorbeeld een blauwe zone ingesteld, met name in winkelstraten. In een blauwe zone mag maximaal twee uur worden geparkeerd, met parkeerschijf. Bij invoering van betaald parkeren komen blauwe zones in het gebied te vervallen. In overleg met ondernemers bekijken we of binnen betaald parkeren alternatieven voor de blauwe zone wenselijk zijn. Hierbij kan het bijvoorbeeld gaan om de aanleg van extra laad- en losplekken, of om het instellen van een 'winkeltijdenregime' (voor vergunninghouders niet toegestaan om te parkeren tijdens winkeluren).	Alinea toegevoegd naar aanleiding van een traject invoering betaald parkeren.
7	In sommige gevallen is een draagvlakmeting echter geen uitkomst,	In sommige gebieden met parkeeroverlast, biedt een draagvlakmeting geen uitkomst,	Tekstuele verduidelijking.
7	Zowel wat betreft de procedure voor invoering van betaald parkeren, als de invulling daarvan (bijvoorbeeld met afwijkende venstertijden).	Dit geldt zowel voor de procedure voor invoering van betaald parkeren, als de invulling daarvan (bijvoorbeeld met afwijkende venstertijden).	Tekstuele verduidelijking.
8	Afhankelijk van de grootte van de buurt starten we met een inloopspreekuur of informatieavond waarin we een algemene toelichting geven over	Afhankelijk van de grootte van de buurt starten we met een inloopspreekuur of informatieavond. Hier geven we een algemene toelichting over	Tekstuele verduidelijking.

	betaald parkeren en we leggen uit waarom betaald parkeren specifiek voor dat gebied geldt.	betaald parkeren en we leggen uit waarom betaald parkeren specifiek voor dat gebied geldt.	

3.3. Wijzigingen in de module Parkeernormen

In onderstaande tabel staan zowel de wijzigingen naar aanleiding van reacties, vragen en suggesties uit de inspraakreacties van bewoners en de reacties van de adviespartners, als de ambtshalve wijzigingen.

Pagina	Was	Wordt	Motivatie
hele document (inclusief bijlage parkeernormentabellen)	Mobiliteitsplan	Mobiliteitsbeheerplan	Tekstuele verduidelijking (om verwarring met Mobiliteitsplan 2040 te voorkomen).
3	Utrecht is een aantrekkelijke stad voor bewoners, bedrijven, en bezoekers, en dat willen we ook in de toekomst graag blijven.	Utrecht is een aantrekkelijke stad voor bewoners, bedrijven, en bezoekers, en dat willen we in de toekomst graag blijven.	Tekstuele verduidelijking.
3	De parkeernormen zijn van oudsher een toetsingscriterium waarmee de gemeente controleert of een initiatiefnemer bij een bouwontwikkeling voldoet aan de kwantitatieve eisen rondom het parkeren van auto's. Inmiddels hebben we het bij parkeernormen echter niet meer alleen over fysieke parkeervoorzieningen, maar ook over het stimuleren en faciliteren van alternatieven voor de eigen auto.	De parkeernormen zijn van oudsher een toetsingscriterium waarmee de gemeente controleert of een initiatiefnemer bij een bouwontwikkeling voldoet aan de kwantitatieve eisen rondom het parkeren van auto's. Inmiddels hebben we het bij parkeernormen niet meer alleen over fysieke parkeervoorzieningen, maar ook over het stimuleren en faciliteren van alternatieven voor de eigen auto.	Tekstuele verduidelijking.
4 en 5	Omdat we het aantal toe te voegen parkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen willen begrenzen, maar individuele initiatiefnemers niet altijd de mogelijkheid hebben om alternatieven voor parkeren goed en efficiënt te regelen, introduceren we een bereikbaarheidsfonds. Met dit fonds kunnen we bijvoorbeeld bijdragen aan voorzieningen voor parkeren op afstand	alinea verwijderd	Deze alinea stond twee keer in de tekst

	of mobiliteitshubs met deelauto's en -fietsen. Hoewel we in deze module nog steeds over parkeernormen spreken, zien we dat er in de grote steden een verschuiving plaatsvindt van parkeer- naar bereikbaarheidsnormen. Ons uitgangspunt is dat bouwontwikkelingen in de stad voor iedereen bereikbaar moeten zijn, maar dat hoeft niet persé voor iedereen met een (eigen) auto te zijn. Dit principe passen we bijvoorbeeld toe wanneer een deel van de parkeereis op een andere manier wordt ingevuld.		
5	Tegelijk een aantal geldende beheersverordeningen aangepast.	Tegelijk zijn een aantal geldende beheersverordeningen aangepast.	Tekstuele verduidelijking.
7	Daarnaast hebben we voor een aantal functies de parkeernormen aangepast aan de specifieke situatie in Utrecht.	Daarnaast hebben we voor een aantal functies de parkeernormen aangepast aan de situatie in Utrecht.	Tekstuele verduidelijking.
7 (voetnoot)	Voor berekenen van de verkeersgeneratie hanteren we de publicatue 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' uit 2012 (publicatie 317).	zin verwijderd	Verwijzing klopt niet, juiste verwijzing staat in module.
8	Rechtens verkregen niveau (Functiewijziging en sloop/nieuwbouw)	Rechtens verkregen niveau (functiewijziging en sloop/nieuwbouw)	Tekstuele verduidelijking.
8 (voetnoten)	Publicatienummer 182 'Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering', CROW te Ede, sept. 2008. 3 Dubbelgebruik is niet bedoeld voor verlaging parkeereis als gevolg van het bezoeken van meer functies in één ritketen. Dit verschijnsel is verwerkt in de hoogte van de parkeernormen van het CROW. 4 CROW, Toekomstbestendig parkeren, publicatie 381, 10 december 2018.	voetnoten verwijderd	Verwijzing klopt niet, juiste verwijzing staat in module.

11	voor iedere auto- of fietsparkeerplaats die een ontwikkelaar, (uitgaande van de parkeereis minus eventueel aftrek voor), niet aanlegt, is een bijdrage verschuldigd aan het bereikbaarheidsfonds.	voor iedere parkeerplaats die een ontwikkelaar (uitgaande van de parkeereis) niet aanlegt en waarvoor hij niet in een alternatief voorziet, is een bijdrage verschuldigd aan het bereikbaarheidsfonds	Tekstuele verduidelijking.
13	Bij grote gebiedsontwikkelingen kunnen we, via een anterieure overeenkomst, rechtstreeks afspraken maken over realisatie van een mobiliteitsconcept. Daar kan het betalen van een bijdrage aan het bereikbaarheidsfonds onderdeel van uitmaken.	alinea verwijderd	Dubbeling in de tekst.
13	Mogelijk kunnen de grotere gebiedsontwikkelingen via rechtstreekse afspraken wel een deel van hun concept uitwerken via geplande of bestaande (gemeentelijke) voorzieningen voor deelmobiliteit of parkeren op afstand.	Mogelijk kunnen de grotere gebiedsontwikkelingen via rechtstreekse afspraken met de ontwikkelaars (anterieure overenkomst) wel een deel van hun concept uitwerken via geplande of bestaande (gemeentelijke) voorzieningen voor deelmobiliteit of parkeren op afstand.	Tekstuele verduidelijking.
14	Ontwikkelingen die niet in het invloedsgebied van een transferium of mobiliteitshub liggen, moeten zelf zorgen voor mobiliteitsoplossingen, maar betalen ook voor iedere niet aangelegde parkeerplek een (lagere) bijdrage aan het bereikbaarheidsfonds.	Ontwikkelingen die niet in het invloedsgebied van een transferium of mobiliteitshub liggen, moeten zelf zorgen voor mobiliteitsoplossingen, maar betalen in sommige gevallen ook voor iedere niet aangelegde parkeerplek een (lagere) bijdrage aan het bereikbaarheidsfonds.	Tekstuele verduidelijking
15	Het is wel mogelijk om wijzigingen aan te brengen als de parkeerplaatsen aantoonbaar niet (meer) nodig zijn.	Het is wel mogelijk om wijzigingen aan te brengen in de afspraken die met de gemeente zijn gemaakt als de parkeerplaatsen aantoonbaar niet (meer) nodig zijn.	Tekstuele verduidelijking.

15	Autoparkeren buiten loopafstand (transferia)	Autoparkeren buiten loopafstand	Tekstuele verduidelijking.
15	In maatwerkgebieden en zone A2 en B1 kan autoparkeren ook buiten loopafstand (bijvoorbeeld op een transferium) worden geregeld.	In maatwerkgebieden en zone A2 en B1 kan autoparkeren ook buiten loopafstand (bijvoorbeeld bij een mobiliteitsknooppunt) worden geregeld.	Tekstuele verduidelijking.
15	Het transferium ligt bovendien op een locatie die goed bereikbaar is, en het natransport (met OV en fiets) is goed geregeld.	Het mobiliteitsknooppunt ligt bovendien op een locatie die goed bereikbaar is, en het natransport (met OV en fiets) is goed geregeld.	Tekstuele verduidelijking.
15	Het tarief voor parkeren en eventuele kosten voor natransport zijn in verhouding met de kosten voor parkeren in de omgeving van de bouwontwikkeling en rondom het transferium zelf.	Het tarief voor parkeren en eventuele kosten voor natransport zijn in verhouding met de kosten voor parkeren in de omgeving van de bouwontwikkeling en rondom het knooppunt zelf.	Tekstuele verduidelijking.
16 (voetnoot)	Daarom is een gelijkwaardig alternatief uitgewerkt dat in 2019 al is vastgesteld door de Gemeenteraad. Deze is terug te vinden in bijlage X.	Daarom is een gelijkwaardig alternatief uitgewerkt dat in 2019 al is vastgesteld door de Gemeenteraad. Deze is terug te vinden in bijlage Gelijkwaardige oplossing fietsparkeren woningbouw.	Juiste naam bijlage ingevoegd.
18	Regelgeving hierover is te vinden in de Utrechtse “Beleidsregels uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen”.	Regelgeving hierover is te vinden in de Utrechtse “Nadere regel uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen”.	Juiste naam Nadere regel ingevoegd.
18	Het bovenstaande geldt ook voor ontwikkelingen waar pas ná de oplevering fiscaal parkeren wordt ingevoerd.	Het bovenstaande geldt ook voor ontwikkelingen waar pas ná de oplevering betaald parkeren wordt ingevoerd.	Tekstuele verduidelijking.
19	Toetsingsformulier De parkeereis, afwijkingsmogelijkheden, en bijdrage	alinea verwijderd	Betreft uitwerking, waarvan de precieze invulling nog volgt.

	aan het bereikbaarheidsfonds, worden bepaald aan de hand van een standaard toetsingsformulier. Dit formulier is via onze website voor iedereen beschikbaar. Zo kunnen initiatiefnemers gedurende het hele proces zien wat een wijziging van de bouwplannen betekent voor de mobiliteitsbehoefte van een ontwikkeling, en voorkomen we dat bij berekeningen verschillende interpretaties van de beleidsregels worden gehanteerd.		
Bijlage (tabel parkeernormen)	Indien de minimum norm lager ligt dan 0,2, geldt dat het aandeel bezoek gelijk is aan de minimum norm.	Indien de norm lager ligt dan 0,2, geldt dat het aandeel bezoek gelijk is aan de minimum norm.	Tekstuele verduidelijking.
Bijlage (tabel parkeernormen)	Exclusief Kiss & Ride, hierbij dient de CROW-rekentool voor halen en brengen te worden gebruikt.	De parkeernorm is bij basisonderwijs exclusief Kiss & Ride, hierbij moet de CROW-rekentool voor halen en brengen worden gebruikt.	Tekstuele verduidelijking.
Bijlage (tabel parkeernormen)	Dit betreft alleen het hoteldeel en is dus exclusief eventuele congres- en vergaderfaciliteiten.	De parkeernorm voor hotels betreft alleen het hoteldeel en is dus exclusief eventuele congres- en vergaderfaciliteiten.	Tekstuele verduidelijking.
Bijlage (tabel parkeernormen)	Tabel fietsparkeernormen, functie wonen.	Toegevoegd: 4. Per woning geldt een bezoekersnorm van 0,5 fietsparkeerplaats	In praktijk blijkt er een noodzaak om fietsparkeervoorziening en voor bezoek aan woningen te realiseren, zodat er geen overlast van geparkeerde fietsen ontstaat.
Bijlage (tabel parkeernormen)	Tabel fietsparkeernormen	Functienamen toegevoegd.	Bij een aantal functies was de functienaam weggevallen en stond alleen de norm vermeld.