



Gemeente Utrecht

BIJLAGE 2: Overzicht gesprekken met de stad en internetraadpleging

11 september 2012

Documentatiepagina

Titel rapport	Bijlage 2 Overzicht gespreken met de stad en internetraadpleging
Datum publicatie	11 september 2012

Inhoudsopgave

1	Gesprekken met de stad	4
1.1	Fietsparkeerbeleid	4
1.2	Meer ruimte voor voetgangers en fietsers in het centrum	5
1.3	Verbetering P+R aan de rand van de stad	6
1.4	Aanpassing autoparkeernormen en invoering betaald parkeren	7
1.5	Parkeertarieven	8
2	Internetraadpleging	9
2.1	Inleiding	9
2.1.1	Publiciteit	9
2.1.2	Respons	9
2.1.3	Reacties	9
2.2	Resultaten per vraag	10
2.3	Opmerkingen en suggesties	13
2.3.1	Fietsen stallen	14
2.3.2	Autoparkeren	14
2.3.3	Betaald parkeren en handhaving	15
2.3.4	Alternatieven	15

1 GESPREKKEN MET DE STAD

Bij de ontwikkeling van de nota Stallen en Parkeren is een proces gevolgd waarbij vele betrokken hebben geparticipeerd. Zo zijn rondetafelgesprekken gevoerd met experts, met stakeholders binnen de gemeente (bijvoorbeeld ondernemers, ontwikkelaars en woningcorporaties) en met wijkraden. Op basis van de gesprekken is het parkeervraagstuk naar vijf thema's herleid. De suggesties en aanbevelingen van de diverse betrokkenen hebben bijgedragen aan de invulling van het parkeerbeleid.

Overzicht:

1)	Rondetafelgesprek autoparkeren	dinsdag 7 februari
2)	Rondetafelgesprek fietsparkeren	donderdag 9 februari
3)	Rondetafelgesprek Afstemmingsoverleg Programmering Stationsgebied/POS/A-zone	maandag 2 april
4)	Rondetafelgesprek stakeholders/ ondernemers B-zone	dinsdag 3 april
5)	Rondetafelgesprek wijkraden	woensdag 18 april
6)	Rondetafelgesprek wijkmanagers	donderdag 19 april
7)	Rondetafelgesprek wijkraden (bijeenkomst 2)	donderdag 30 augustus

De hoofdpunten uit de gesprekken zijn hieronder per thema samengevoegd.

1.1 Fietsparkeerbeleid

Aanbevelingen vanuit de stad:

- Koester de fiets, zorg voor adequate voorzieningen voor diverse doelgroepen;
- Zorg voor voldoende kwalitatief goede stallingen, ook bij knooppunten;
- Zet in op een adequaat niveau van handhaving, ook in de wijk;
- Reduceer hinder van fietsen in het hart van de binnenstad.

Dagelijks gebruiken veel inwoners en bezoekers van de stad de fiets, en dit aantal groeit. Het succes van de fiets brengt ook de opgave van goede stallingsruimte met zich mee. In verschillende gesprekken is aangegeven dat de fietser moet worden verleid de fiets op een adequate manier te stallen. Er is vertrouwen dat dit kan. Randvoorwaarde is dat voldoende stallingen worden geboden op strategische plekken. Dat betekent soms niet overal fietsklemmen aanbieden. Het gaat erom duidelijkheid te bieden aan de fietser waar wel en waar vooral niet te stallen. Verschillende suggesties zijn aangereikt: maak onderscheid tussen kort- en langstallen, bied stallingsmogelijkheden voor alle doelgroepen van de studentenfiets tot de bakfiets, benut leegstaande winkelpanden als (tijdelijke) fietsenstalling en zet in op betere handhaving. Handhaving schiet volgens velen tekort. Daar ligt een belangrijke opgave.

Van verschillende kanten is aangegeven dat in delen van de binnenstad meer restrictief met fietsers mag worden omgaan als deze overlast veroorzaken. De suggestie is

aangereikt om delen van de binnenstad af te sluiten voor fietsers. Dit kan ook door het voetgangersgebied uit te breiden.

In het rondetafelgesprek fietsparkeren is gesteld dat het fietsparkeerprobleem van nu vergelijkbaar is met het autoparkeerprobleem van de jaren zeventig. Er zullen deels ook vergelijkbare oplossingen nodig zijn. Dat betekent dus dat fietsers niet meer overal hun fiets kunnen stallen en dat meer regulering nodig is. Betaald stallen is mogelijk als stallingen aantrekkelijk zijn en betalen eenvoudig. Anderen geven aan dat het stallen van de fiets gratis moet blijven. De exploitatie en marketing van fietsenstallingen kunnen volgens de betrokkenen nog een stuk professioneler en klantgerichter. Alleen als je een goed product aanbiedt en daar goed over communiceert, zijn fietsers te sturen en wordt handhaving op onjuist gestalde fietsen ook geaccepteerd. Handhaving moet het sluitstuk zijn, niet het begin!

Tegelijkertijd speelt het fietsvraagstuk zich niet alleen in het stationsgebied en het centrum af. Ook in de woonwijken is aandacht voor het vraagstuk nodig. Het pleidooi is gedaan om handhaving van fout gestalde fietsen over de hele stad in te voeren. Vooral rondom knooppunten is een strikter regime nodig.

In de gesprekken wordt ook gewaarschuwd om niet al te streng tegen fietsers op te treden, omdat zij veel minder ruimte innemen dan auto's. Utrecht moet de fiets blijven koesteren! Je kunt nooit teveel fietsen hebben, maar wel teveel fietsen op één plek.

1.2 Meer ruimte voor voetgangers en fietsers in het centrum

Aanbevelingen vanuit de stad:

- Werk aan de ruimtelijke kwaliteit van Utrecht;
- Benut bestaande parkeerplaatsen beter, ook in werkgebieden;
- Zorg voor een betere vindbaarheid van de parkeervoorzieningen voor bezoek.

De historische binnenstad van Utrecht kent veel gebruikers op een beperkte ruimte. Dit zorgt voor veel levendigheid en kwaliteit, maar tegelijkertijd ook voor tegenstrijdige belangen. Uit de gesprekken blijkt overeenstemming over het centraal stellen van de kwaliteit van de (binnen)stad. In de binnenstad is het druk en vechten veel functies om een plek. Er zijn voor- en tegenstanders voor het opheffen van parkeerplaatsen op bepaalde plekken in de binnenstad om meer ruimte voor voetgangers en fietsers in het centrum te bieden. Aangegeven wordt dat je alleen parkeerplaatsen kan opheffen als er voldoende goede alternatieven zijn.

Aan de andere kant wordt een pleidooi gehouden om vanuit het oogpunt van de levendigheid van de binnenstad parkeerplekken te behouden, vooral voor bewoners. Wonen in de binnenstad moet je niet gaan ontmoedigen door geen parkeerplekken meer aan te bieden voor bewoners. Sommige deelnemers geven aan dat het belangrijk is om juist voor de deur te kunnen parkeren; anderen geven aan dat het niet voor de deur hoeft. Vooral aan de oostzijde van de binnenstad is er behoefte aan een

duurzame oplossing. De suggestie is gedaan om het voorplein van het Spoorwegmuseum als alternatief voor het parkeren in de binnenstad te benutten.

Betere benutting van de beschikbare parkeercapaciteit biedt mogelijkheden om sommige parkeerplaatsen op te heffen om daarmee meer ruimte te bieden voor de voetganger en de fietser. Volgens de bedrijven is er nog veel te winnen door parkeerplekken in werkgebieden 's avonds en in het weekend te benutten. Denk aan de parkeerplekken bij Galgenwaard en Rijnsweerd voor bezoekers aan de binnenstad. Utrecht kan de beschikbare parkeercapaciteit beter benutten, door maximaal in te zetten op dubbelgebruik van zowel parkeerplaatsen in garages als van parkeerplaatsen op straat.

Uit de gesprekken blijkt dat Utrecht niet zozeer een tekort heeft aan parkeerplaatsen, maar vooral een 'vindbaarheidsprobleem' van beschikbare parkeerplekken. Dit kan leiden tot overlast door automobilisten die zoeken naar een parkeerplek. De parkeerstructuur moet duidelijker! Dit moet er ook voor zorgen dat de Utrechtse binnenstad de consument die graag met de auto komt niet kwijt raakt.

1.3 Verbetering P+R aan de rand van de stad

Aanbevelingen vanuit de stad:

- Zorg dat de auto-ontsluiting, de OV-ontsluiting en de kwaliteit van de P+R-voorziening goed is;
- Verbind P+R rechtstreeks met het hart van de stad, zowel per OV als per fiets (Park+Bike);
- Faciliteer informele plekken en benader P+R als een regionale opgave.

Uit de gesprekken blijkt dat P+R in de huidige situatie weinig succesvol is. P+R in Utrecht is te ingewikkeld en heeft te weinig uitstraling en kwaliteit.

De conclusie uit de stadsgesprekken is dat P+R-beleid niet eenvoudig is. Wil het succesvol zijn, dan moet aan een groot aantal randvoorwaarden worden voldaan. Er zijn verschillende voorwaarden meegegeven. Het gaat om de kwaliteit van de voorziening zelf, waarbij de bezoeker met een gerust hart de auto achterlaat. Daarnaast dient de P+R gemakkelijk en direct vanaf de snelweg bereikbaar te zijn. Ook de snelheid en kwaliteit van het natransport zijn van belang. Daarbij biedt een busverbinding volgens sommigen niet de gewenste kwaliteit. P+R dient te worden ontsloten met een rechtstreekse tramverbinding naar het hartje van de binnenstad. Naast een goede OV-verbinding is een goede overstap op de fiets nodig. De wens is geuit om gemakkelijk met de fiets vanaf de P+R-locaties naar de binnenstad te kunnen. Hiervoor is aansluiting op rechtstreekse fietsroutes naar het centrum nodig, maar ook de mogelijkheid om fietsen te lenen op de P+R-locatie. Ook de beschikbaarheid van andere voorzieningen op een P+R-locatie wordt gemist. De eindconclusie uit de gesprekken is dat het P+R-product goed moet zijn, wil het functioneren.

Tijdens het rondetafelgesprek autoparkeren is uitgebreid stil gestaan bij het P+R-beleid. Uit de sessie blijkt dat er al veel P+R in de stad is, maar vooral op de informele plekken. Speel daarop in door het te faciliteren. Bovendien gebruiken automobilisten met eindbestemming Utrecht, P+R-voorzieningen buiten Utrecht. P+R is niet alleen een lokale aangelegenheid, maar juist een regionale opgave. Benut de potentie van de regionale stations als goede P+R-plekken.

1.4 Aanpassing autoparkeernormen en invoering betaald parkeren

Aanbevelingen vanuit de stad:

- Geef meer flexibiliteit aan te hanteren parkeernormen in de binnenstad;
- Bied maatwerk voor de werkgebieden aan de randen van de stad;
- Schep helderheid over invoering betaald parkeren;
- Pak je verantwoordelijkheid als gemeente om bij overlast te reguleren door betaald parkeren in te voeren.

Betrokken ondersteunen het bieden meer flexibiliteit in de autoparkeernormen in de binnenstad. Hiervoor is wel goed dubbelgebruik van de parkeerplekken noodzakelijk. Het naar beneden stellen van de parkeernorm aan de randen van de stad raden ze daarentegen af. Bedrijven geven aan dat voor de werkgebieden zoals Papendorp, Rijnsweerd, De Uithof, Leidsche Rijn Centrum en het Merwedegebied maatwerk nodig is. Het aantal parkeerplekken bij een kantoorpand is immers een concurrentiefactor, waardoor bedrijven wel of niet voor vestiging op een bepaalde locatie kiezen. Daarnaast geldt dat te weinig beschikbare parkeerplekken in de werkgebieden parkeeroverlast oplevert in de omliggende woonbuurten. Dat wil je voorkomen. Bovendien ontstaat door het Nieuwe Werken extra parkeerdruk. Het aantal werknemers per vierkante meter kantooroppervlak neemt namelijk toe, wat leidt tot meer parkeerbehoefte op de piekdagen.

Overlast ontstaat doordat werknemers en bezoekers van de binnenstad de auto in de woonbuurten parkeren. Hierdoor houden zij parkeerplekken in de buurt bezet. Voor bewoners is het hinderlijk. Aangegeven is dat een parkeerplek in de buurt vinden soms lastig is. Vooral aan de randen van het betaald parkeergebied ontstaat overlast. Een oplossing die is aangereikt is het invoeren van logische grenzen van het betaald parkeergebied. Belangrijk is om helderheid te scheppen en de hoofdreden om betaald parkeren in te voeren duidelijk onder de aandacht te brengen. Het gaat erom bewoners meer kwaliteit te bieden. De volgende suggesties zijn aangereikt: meer ruimte om te spelen, meer ruimte voor de fiets, meer ruimte voor deelauto's, meer ruimte voor groen, meer voor elektrische auto's en ruimte om de eigen auto te parkeren. Betrek wel de bewoners erbij om samen met hen op zoek te gaan naar de wensen in de buurt.

De gemeente wordt daarnaast gewezen op haar eigen verantwoordelijkheid. Als hulpdiensten aangeven dat ze door fout geparkeerde auto's hinder ervaren, dan moet een gemeente kunnen ingrijpen en betaald parkeren doorvoeren. Niet iedereen ondersteunt het idee van invoering van betaald parkeren in de woonbuurten, maar

volgens de voorstanders heeft het duidelijke voordelen. Volgens hen zien de bewoners de voordelen van het reguleren van het parkeren als het eenmaal is ingevoerd.

1.5 Parkeertarieven

Aanbevelingen vanuit de stad:

- Maak duidelijk dat parkeren geen melkkoe is;
- Zorg voor meer flexibiliteit;
- Maak duidelijk waar het parkeergeld voor wordt gebruikt.

Bedrijven geven aan dat ze meer onderscheid willen zien tussen kort parkeren (winkelend publiek) en lang parkeren (werknemers en bewoners). Vooral in de aanloopstraten rondom het centrum is dit een gekoesterde wens. Verder geven veel betrokkenen aan dat de vergunningstarieven relatief laag zijn in Utrecht. Dit zou één reden kunnen zijn waarom autodelen in de binnenstad van Utrecht langzaam van de grond komt.

Het vergunningenbeleid wil nog wel eens gezien worden als melkkoe, terwijl met de huidige tarieven de kosten van de administratie, handhaving en techniek in sommige gebieden niet worden gedekt. Maak derhalve duidelijk dat ook vergunningparkeren geld kost! Veel betrokkenen zijn niet tegen het idee om voor vergunningen hogere tarieven te hanteren, anderen weer wel. Belangrijk is dat dan duidelijk wordt gemaakt waar het geld naar toe gaat. Handhaving geparkeerde auto's, maar ook exploitatie van fietsenstallingen en handhaving van hinderlijk gestalde fietsen zijn bestedingsdoelen, die worden aangedragen.

2 INTERNETRAADPLEGING

2.1 Inleiding

Naast de diverse gesprekken in de stad over het vraagstuk van parkeren en stallen is ook een internetraadpleging opgesteld in samenwerking met het communicatiebureau O-Utrecht. Via www.aantrekkelijkenbereikbaar.nl konden bewoners en anderen in de periode van begin mei tot begin juni 2012 hun mening geven over parkeren en stallen. Er is niet gestreefd naar een wetenschappelijk en representatief onderzoek. Het doel van de internetraadpleging is om meningen te peilen en mensen te betrekken bij beleidskeuzes op het gebied van parkeren, stallen en mobiliteit. De internetraadpleging geeft steeds de keuze tussen twee uiteenlopende mogelijkheden om met een probleem om te gaan. De deelnemer moest het antwoord kiezen dat 'het dichtst bij zijn of haar mening ligt'.

2.1.1 Publiciteit

Op verschillende manieren zijn inwoners en andere belanghebbenden in Utrecht uitgenodigd om mee te doen aan de internetraadpleging. Om te beginnen is het vaste klantenpanel benaderd met het verzoek om mee te doen. Daarnaast is een digitale nieuwsbrief gestuurd aan abonnees van Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar en deelnemers van stadsgesprekken over het ambitiedocument. Er zijn berichten geplaatst op www.utrecht.nl en op www.utrecht.nl/aantrekkelijkenbereikbaar. Ten slotte zijn nog advertenties geplaatst op de gemeentepagina's in Ons Utrecht.

2.1.2 Respons

De publiciteit over de internetraadpleging heeft goed gewerkt. In totaal hebben bijna 1.900 mensen meegedaan. Van alle respondenten bezit 71 % een auto en 29 % niet. De meeste respondenten wonen in de gemeente Utrecht (92 %), maar er hebben ook mensen meegedaan die niet in Utrecht wonen (8 %).

Bij de beantwoording van de vragen zien we hier en daar duidelijke verschillen tussen autobezitters en niet-autobezitters. Waar dat het geval is, wordt dat in de toelichting bij de vragen vermeld. Utrechters en niet-Urechters geven gemiddeld genomen geen significant verschillende antwoorden.

2.1.3 Reacties

Wij hebben respondenten de mogelijkheid gegeven om opmerkingen te maken of vragen te stellen in een vrij tekstveld. Circa 4 à 5 % van de respondenten geeft daar aan dat ze moeite hebben met de keuzes die worden voorgesteld: zij hadden meer keuzemogelijkheden willen hebben. Veel vaker is dit vrije tekstveld gebruikt om tips en

adviezen te geven aan het College. Ook zijn diverse positieve reacties op de internetraadpleging binnengekomen.

De rode draad uit de inhoudelijke opmerkingen wordt hierna eerst per vraag weergegeven (enkele hoofdpunten). Vervolgens wordt nog een overzicht gegeven van diverse kleinere, inhoudelijke suggesties.

2.2 Resultaten per vraag

1. Park of parkeren?

Stel: in een nieuwe wijk zijn parkeerproblemen. Dat zou zo opgelost kunnen worden:	
dan offeren we maar wat groen op om extra parkeerplaatsen te maken	26 %
het groen moet blijven, dan maar verderop parkeren	74 %

Ongeveer drie kwart van de respondenten vindt dat bestaand groen niet mag worden opgeofferd voor parkeren. Van de autobezitters vindt 67% dat, van de niet-autobezitters is dat zelfs 91%. Veel respondenten merken hierbij op dat in nieuwe situaties direct gezorgd moet worden voor voldoende parkeerplaatsen (liefst ondergronds), zodat dit soort problemen in nieuwe situaties voorkomen kan worden.

2. Tussenstop bij de P+R?

Er komt een P+R voorziening bij De Uithof, met een tram naar de binnenstad. Parkeren bij de P+R plus een kaartje voor de tram (of een OV-fiets) kost ongeveer evenveel als 1 uur parkeren in het centrum. Stel: u komt van buiten de stad. Zou u parkeren bij de P+R?

ja, dat zou ik vast en zeker doen	72 %
het klinkt goed, maar nee bedankt	28 %

Van alle respondenten geeft 72% aan dat zij een P+R-voorziening zouden willen gebruiken als die op hun route ligt en aansluiting geeft op een tram naar de binnenstad. Als alleen naar de autobezitters wordt gekeken, overweegt nog altijd 65% van de respondenten om de P+R te gebruiken. Wel wordt hierbij opgemerkt dat de P+R dan ook wel echt een goed alternatief moet bieden en dat de tram ook echt in de binnenstad moet komen.

3. Lelijk, al die auto's?

In sommige straten is er door de geparkeerde auto's weinig ruimte over voor groen, pleinen of spelen. Wat te doen: investeren in een aantrekkelijke omgeving en parkeerplekken verplaatsen?

nee, ik wil echt niet verder lopen naar mijn auto	61 %
ja, ik vind verder lopen naar mijn auto niet erg, ik vind een mooie straat ook fijn	39 %

Er lijkt weinig draagvlak te zijn om in oudere wijken meer groen en speelruimte te creëren door parkeren meer op afstand te plaatsen. Bij vraag 1 is gebleken dat het omgekeerde (groen opofferen voor parkeren) ook niet wordt gewaardeerd. In de regel hechten mensen aan behoud van de huidige situatie in hun buurt.

4. Fout geparkeerde auto's?

Als er geen parkeerplek meer is, worden auto's vaak fout geparkeerd. Dat is lastig voor bewoners, maar ook riskant omdat hulpdiensten zo belemmerd worden. In oudere wijken is er vaak geen ruimte voor extra plekken.

snel betaald parkeren invoeren, dan komen er minder auto's en meer parkeercontrole	34 %
zo erg is het niet als er eens een auto op de stoep staat	66 %

De invoering van betaald parkeren is en blijft omstreden. Bij deze vraag is vaak de opmerking geplaatst dat men wél meer handhaving op foutparkeren wil, maar géén betaald parkeren. Als men toch moet kiezen tussen betaald parkeren of foutgeparkeerde auto's in de straat, dan kiest slechts eenderde van de respondenten voor invoering van betaald parkeren. Betaald parkeren roept emotie op, blijkt ook uit de opmerkingen die hierover gemaakt worden: sommige mensen vinden dat parkeren overal gratis moet zijn, anderen willen juist dat in de hele stad betaald parkeren wordt ingevoerd.

5. Fout geparkeerde fietsen?

Auto's hebben weinig parkeerruimte, maar fietsen ook – zeker in de binnenstad en de oude wijken.

af en toe een fiets op de stoep is niet zo erg	29%
fietsen moeten meer parkeerruimte krijgen, desnoods ten koste van autoparkeerplekken (op 1 autoparkeerplaats passen 10 fietsparkeerplaatsen)	71%

De meeste respondenten vinden het hinderlijk als er fietsen op de stoep staan. Gemiddeld vindt 71% van de respondenten dat er autoparkeerplaatsen moeten worden opgeofferd om meer fietsparkeerplaatsen te realiseren. Van de mensen zonder auto vindt 90% dat en van de autobezitters 63%. Uit de opmerkingen blijkt dat veel mensen vinden dat er veel te weinig fietsenstallingen zijn en dat er ook strenger moet worden opgetreden tegen hinderlijk gestalde fietsen.

6. Ruim baan voor nieuwe initiatieven?

Voor deelauto's en elektrische auto's zijn steeds meer aparte parkeerplaatsen nodig.	
prima, dat is een goede manier om het gebruik ervan te stimuleren	65 %
nee, niet ten koste van gewone parkeerplaatsen	35 %

Het inruilen van gewone parkeerplaatsen voor speciale plaatsen voor deelauto's en elektrische auto's vindt 65% van de respondenten een goed idee (60% onder autobezitters, 77% onder de niet-autobezitters).

7. Wat maakt de binnenstad aantrekkelijk?

De Utrechtse binnenstad trekt veel bezoekers. Wat is voor de bezoekers het belangrijkste?	
bezoekers moeten gewoon op straat kunnen parkeren, zo dicht mogelijk bij de winkels	27 %
mooie straatjes zonder geparkeerde auto's, parkeren kan best in garages aan de randen van het centrum	73 %

De meeste respondenten geven aan dat mooie straatjes zonder auto's belangrijker zijn dan zo dicht mogelijk bij winkels kunnen parkeren. Autobezitters denken hier precies hetzelfde over als niet-autobezitters.

8. Verschillende tijden, verschillende tarieven?

Op maandag of dinsdag is het veel rustiger in de binnenstad dan op vrijdag of zaterdag. Toch betaal je op elke dag van de week even veel voor een uur parkeren.	
ja natuurlijk: als je steeds weer iets anders kwijt bent voor een uur parkeren, weet je echt niet meer waar je aan toe bent	9 %
ik zou het logischer vinden dat parkeren op rustige dagen minder kost en op drukke dagen meer	91 %

Uit de resultaten blijkt een groot draagvlak voor differentiatie van tarieven naar tijd.

9. Betalen voor veilig stallen?

Als ik mijn fiets voor langere tijd wil stallen – een halve of hele dag – dan wil ik hem graag in een bewaakte, veilige stalling zetten, ook al moet ik daarvoor betalen.	
ja, dat zou ik wel doen	72 %
nee, dat wil ik niet	28 %

Ruim zeven van de tien respondenten zijn bereid om te betalen voor een bewaakte, veilige stalling. Uit de opmerkingen blijkt echter dat men hierbij vooral denkt aan stallen bij het station. Daar wordt betaald stallen over het algemeen geaccepteerd, mits er ook voldoende bewaakte plaatsen komen op korte afstand van het station. Veel

respondenten maken de opmerking dat (bewaakt) stallen in de binnenstad gratis moet blijven.

10. Parkeerverbod voor fietsen?

Op drukke momenten staan overal fietsen in de stad. Er wordt hard gewerkt aan voldoende goede fietsenstallingen. Wat is uw mening?	
ja, zodra er goede stallingsplaatsen zijn, moet het verboden worden om fietsen buiten de rekken te stallen. Zo blijft er meer ruimte over voor voetgangers	59 %
nee, fietsparkeren, mits veilig gedaan, moet altijd overal toegestaan zijn	41 %

Meer dan de helft van de respondenten vindt het terecht dat je geen fietsen meer buiten de rekken mag plaatsen zodra er genoeg goede stallingsplaatsen zijn. Uit de opmerkingen blijkt dat diverse mensen zich ergeren aan 'wild' gestalde fietsen, bijvoorbeeld voor de Bijenkorf. Er wordt ook veelvuldig gevraagd om vaker weesfietsen op te halen.

11. Wie gaat dat betalen?

Parkeermaatregelen en parkeercontrole kosten nu eenmaal geld. Bij lage parkeertarieven moet de gemeente Utrecht geld bijleggen. Dan betaalt dus elke burger mee. Bij hogere parkeertarieven betalen alleen de parkeerders zelf.	
het is logisch dat alleen parkeerders betalen voor parkeerplaatsen en parkeercontrole	40 %
parkeren is voor elke Utrechter belangrijk dus iedereen moet eraan meebetalen	60 %

40% van de respondenten vindt het logisch dat parkeerders zelf betalen voor de kosten van parkeermaatregelen, 60% vindt dat elke Utrechter moet meebetalen. Overigens merken veel respondenten op dat zij de tarieven nu (te) hoog vinden. Men vindt het niet terecht als de gemeente (veel) verdient aan parkeermaatregelen.

2.3 Opmerkingen en suggesties

Veel respondenten hebben gebruik gemaakt van de mogelijkheid om opmerkingen te maken of vragen te stellen in een vrij tekstveld. Soms wordt gereageerd op de internetraadpleging zelf en soms wordt de open vraag alleen gebruikt om een al gegeven mening extra kracht bij te zetten. Daarnaast zijn ook verscheidene concrete opmerkingen gemaakt en suggesties gedaan, die we hier kort op een rijtje zetten. Daarbij hebben we verschillende opmerkingen soms samengevat in één punt. Het volgende overzicht omvat niet alle gegeven reacties (dat zijn er meer dan 500), maar geeft wel een goed beeld van de concrete vragen die bij Utrechtters leven over stallen en parkeren.

2.3.1 Fietsen stallen

- Er moet toch slimmere beprijzing voor betaald parkeren van fietsen mogelijk zijn. Betaald parkeren voor de fiets mag niet extra tijd kosten.
- Zorg voor meer variatie in fietsenstallingen bijvoorbeeld voor lang en voor kort stallen.
- Bewaakte stallingen in het centrum de eerste twee uur gratis houden.
- Meer tijdelijke fietsenstallingen maken op logische plekken.
- Neude is een prima plek voor een ondergrondse fietsenstalling.
- Gebruik leegstaande winkelpanden als stallingsplaats voor fietsen. Denk ook aan fietsparkeren op daken.
- Bij nieuwbouw verplicht stellen dat er ook extra fietsenstallingen worden gemaakt.
- In de wijken meer fietsentrommels plaatsen of fietsgarages maken.
- De procedure om extra fietsparkeerplekken in de wijk aan te vragen sneller en eenvoudiger maken.
- Fietsenrekken in de wijken beter onderhouden en onkruid eromheen wieden.
- Fietsenstandaards moeten ook geschikt zijn voor speciale fietsen, bijvoorbeeld (zwaardere) elektrische fietsen.
- Fietsenrekken met een 'lus' plaatsen, zodat je de fiets kunt vastzetten met een ketting. Dan is bewaakt parkeren minder nodig.
- Bewaakte fietsenstallingen zouden 7 x 24 uur open moeten zijn.
- Informeer bewoners en bezoekers duidelijker over fietsparkeermogelijkheden, bijvoorbeeld met een parkeerplattegrond.
- Niet alleen betere stallingen, maar ook betere fietsroutes maken en minder lange wachttijden voor fietsers bij verkeerslichten.
- Denk niet alleen aan fietsers, maar ook aan voetgangers.

2.3.2 Autoparkeren

- Aan de oostzijde van het centrum is te weinig parkeergelegenheid. Alsnog parkeergarage ter hoogte van stadsschouwburg overwegen en vervolgens Janskerkhof en Lucasbolwerk autovrij maken.
- Autoparkeren langs de Oudegracht verplaatsen naar andere locaties. Geldt ook voor andere locaties binnen de singels.
- Waar parkeerplaatsen verdwijnen, deze ergens anders compenseren.
- Garages en terreinen van bedrijven in het weekend exploiteren voor bezoekers van de stad.
- Veel meer onder de grond parkeren, zeker bij nieuwbouw.
- Mensen willen graag 'voor de deur' parkeren in verband met onveiligheid en vernielingen. Aandacht voor een veilige wijk is belangrijker dan parkeren.
- Er is veel behoefte aan betere informatie over waar je goed en goedkoop kunt parkeren (bijvoorbeeld P+R). Ook de verschillende parkeertariefzones zouden duidelijker aangegeven moeten worden.
- Huiseigenaren en bewoners met garage verbieden om hun garage als woonruimte in te richten.

- Parkeerplaatsen groeperen en efficiënter inrichten, zodat er meer auto's kunnen staan. Denk ook aan slimme, automatische parkeergarages.
- Vooral bij scholen parkeren ontmoedigen.
- Hou rekening met mensen die minder valide of slecht ter been zijn.

2.3.3 Betaald parkeren en handhaving

- Zeer kort parkeren relatief voordeliger maken, zoals ook in Amsterdam in een paar winkelstraten geldt. Tarieven daarentegen verhogen waar structureel schaarste is aan parkeerplaatsen.
- Als er betaald parkeren wordt ingevoerd in de buurt, moet daar ook wat tegenover staan, bijvoorbeeld meer groen.
- Een lager tarief voor de bezoekerspas invoeren. Meerdere bezoekerspassen per adres mogelijk maken.
- Kleine auto's (op termijn) minder parkeergeld laten betalen dan grote.
- Zorg ervoor dat de parkeerproblemen niet verschuiven naar omliggende buurten als je ergens betaald parkeren invoert.
- Betaald parkeren voor tweede of derde auto moet veel duurder worden dan betaald parkeren voor de eerste auto. Of één vergunning per adres.
- Een vergunning in een parkeergarage zou goedkoper moeten zijn dan een parkeervergunning op straat.
- Betalen voor parkeren moet overal zo makkelijk mogelijk zijn: niet alleen met chipknip of muntgeld, maar ook via pinpas, papiergeld of internetbankieren (abonnement?)
- In woonwijken liever vergunninghoudersparkeren of betaald parkeren alleen op werkdagen van 9.00 tot 17.00 uur. Zo kun je werkers en forenzen weren.
- Automatiseer de parkeercontrole zo veel mogelijk, zodat de controle eerlijker gebeurt (minder willekeurig) en minder kost.
- Maak duidelijk wat er met het parkeergeld gebeurt.
- Bevoegdheden van parkeerpauzes verbreden: de parkeerpauze moet ook fout geparkeerde auto's kunnen beboeten en kan eventueel ook andere toezichthoudende taken krijgen.
- Er is betere handhaving op foutparkeren nodig. Aan de andere kant is het niet reëel om te bekeuren voor parkeren op de stoep als in de buurt alle parkeerplaatsen vol zijn.
- Met paaltjes op de stoep verkeerd parkeren tegengaan.

2.3.4 Alternatieven

- Maak parkeren aantrekkelijk voor inwoners die incidenteel een huurauto hebben. De huidige bezoekersvergunning voldoet daarvoor nauwelijks.
- Veel meer doen om mensen over te halen om zich aan te melden voor deelauto's.
- Burgers die aan autodelen doen, voorrang geven op een parkeervergunning.
- Autodelers die in verschillende buurten wonen, zouden ook voor verschillende buurten een vergunning moeten kunnen krijgen.
- Stimuleer hybride/elektrisch rijden.

- Transferia zijn een uitkomst mits ze goedkoop zijn en blijven.
- Bij een P+R heel duidelijk aangeven hoe het werkt.
- P+R moet sociaal veilig zijn. Combineer P+R met voorzieningen zoals een AH-to-go. Dan wordt het minder unheimisch bij de P+R.
- Het openbaar vervoer naar de P+R moet ook 's avonds nog met regelmaat rijden.
- De tram naar de Uithof is voorlopig nog geen goed alternatief omdat de Uithoflijn met een grote boog om de binnenstad heen rijdt.
- Verplicht bedrijven vervoersplannen te maken voor werknemers en klanten, gericht op meer gebruik van de fiets en het openbaar vervoer.
- Wie een auto inlevert, een beloning geven, bijvoorbeeld een elektrische fiets.
- Zorg vooral ook voor beter en sneller openbaar vervoer naar de binnenstad.
- Kan er ook niet eens een internetraadpleging gehouden worden over het openbaar vervoer in Utrecht?
- Durf echt te kiezen voor groen, veilig lopen en fietsen.
- Bij veel vragen geldt: er is veel mogelijk als er maar voor een redelijk alternatief wordt gezorgd.