



Gemeente Utrecht

# **Nota Stallen en Parkeren**

februari 2013

Opdrachtgever(s)

Gemeente Utrecht

Titel rapport

Nota Stallen en Parkeren

Kenmerk

UTT368/Gvb/2141

Datum publicatie

februari 2013

Projectleider opdrachtgever(s)

Projectteam opdrachtgever(s)

Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Aan de inhoud van de rapportage kunnen geen rechten worden ontleend. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal dienen contact op te nemen met de gemeente Utrecht.

# Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>Fietsen stallen</b>	<b>17</b>
1.1	Aanleiding	6	3.1	Uitgangssituatie	18
1.2	Kader	7	3.2	Beleid en maatregelen	19
1.3	Consultatie	8			
1.4	Beleid en maatregelen	10	<b>4</b>	<b>Parkeren op straat</b>	<b>23</b>
			4.1	Uitgangssituatie	24
<b>2</b>	<b>De opgave</b>	<b>11</b>	4.2	Beleid en maatregelen	25
2.1	Faciliteren fietsgebruik	12			
2.2	Inzet op verbeteren ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in de binnenstad en in woonwijken	13	<b>5</b>	<b>Hoogwaardige P+R-voorzieningen</b>	<b>29</b>
2.3	Stimuleren economische vitaliteit en stedelijke ontwikkeling	13	5.1	Uitgangssituatie	30
2.4	Afstemming vraag en aanbod P+R	14	5.2	Beleid en maatregelen	32
2.5	Regulering gebruik openbare ruimte door verschillende doelgroepen rijdend en stilstaand verkeer	15	<b>6</b>	<b>Parkeernormering en betaald parkeren</b>	<b>37</b>
2.6	Parkeertarieven	15	6.1	Uitgangssituatie	38
			6.2	Beleid en maatregelen	39
			<b>7</b>	<b>Parkeertarieven</b>	<b>47</b>
			7.1	Uitgangssituatie	48
			7.2	Beleid en maatregelen	50

<b>8 Financiële effecten</b>	<b>53</b>
8.1 Effecten van het beleid en de maatregelen voor de parkeerexploitatie	54
8.2 Samenvatting financiële effecten van het beleid en de maatregelen	56
<b>9 Uitvoeringsprogramma</b>	<b>59</b>

Bijlage 1: Nota Parkeernormen Fiets en Auto

Bijlage 2: Overzicht gesprekken met de stad en internetraadpleging

# Inleiding

Utrecht werkt aan een leefbare, vitale en gezonde stad. Een belangrijk en onmisbaar instrument hierbij is het beleid voor het stallen van fietsen en parkeren van auto's in de stad. Het college zet dit instrument in om de leefbaarheid van de wijken te verbeteren en een kwaliteitsslag in de openbare ruimte te maken. De noodzaak hiertoe is groot. Ook kunnen parkeermaatregelen bijdragen aan de verbetering van de luchtkwaliteit en het goed bereikbaar houden van de vitale economische functies in de stad. Uitgangspunt hierbij is een financieel gezonde exploitatie van de parkeervoorzieningen. In deze nota 'Stallen en Parkeren', die een uitwerking is van 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar', staat de koers met bijbehorende maatregelen voor de inzet van het parkeerinstrument.



## 1.1 Aanleiding

Utrecht bruist van de activiteiten en biedt aan een groeiend aantal inwoners, bedrijven en bezoekers een plek. Dit zorgt voor een toename van het verkeer



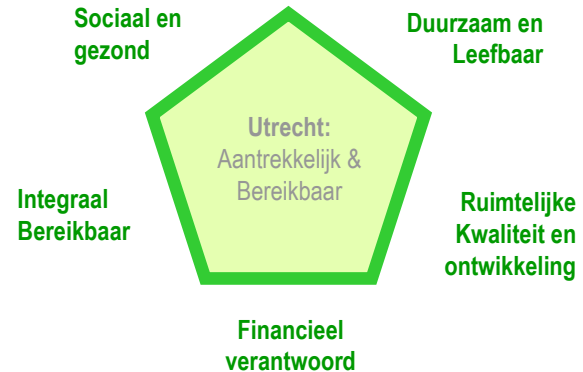
van, naar en in de stad en een toenemende druk op de al schaarse ruimte. Ook vragen luchtkwaliteits-, gezondheids- en veiligheidsknelpunten (lucht, geluid, verkeersveiligheid) om een duurzame oplossing en directe actie. In het Collegeprogramma 2010-2014 'Groen, Open en Sociaal' hebben we aangegeven hoe we met deze complexe opgave om willen gaan. We houden Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar door meer rekken en stallingen voor fietsers te realiseren, een autoluwe binnenstad, uitbreiding van het betaald parkeergebied, ruilen van parkeerplekken voor andere functies en de realisatie van oplaadplekken voor elektrisch vervoer. Onze inzet is om daarbij oog te hebben voor de belangen van verschillende doelgroepen: werknemers, vrachtverkeer, bezoekers en bewoners en verschillende mobilisten: voetgangers, fietsers, (vracht)automobilisten, openbaar vervoerreizigers en scooterrijders. Wij willen daarbij actief en gezond mobiliteitsgedrag stimuleren, zoals lopen en fietsen. In deze nota is de aanpak uit het Collegeprogramma verder uitgewerkt in beleid en maatregelen.

## 1.2 Kader

Utrecht werkt aan een leefbare, vitale en gezonde stad. De nota 'Stallen en Parkeren' draagt bij aan de doelstellingen van de stad, zoals vastgelegd in 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar'. In deze paragraaf vatten we de doelstellingen van dit document nog even samen:

- Duurzaam en leefbaar
- Integraal bereikbaar
- Sociaal en gezond
- Ruimtelijke kwaliteit en ontwikkeling
- Financieel verantwoord

Als stad van kennis en cultuur vinden wij het noodzakelijk een kwaliteitsslag te maken in de openbare ruimte. Ook willen we ruimte bieden aan stedelijke ontwikkeling. Parkeren is een belangrijk onderdeel van de openbare ruimte en een belangrijk aspect bij nieuwe bouwontwikkelingen. Ons doel is ruimtelijke ontwikkeling te stimuleren zonder dat dit ten koste gaat van de huidige inwoners en bedrijven in Utrecht en de aantrekkelijkheid van de stad.



Deze doelstellingen hebben geleid tot zeven beleidsprincipes. De beleidsprincipes zijn ook voor deze nota 'Stallen en Parkeren' uitgangspunt. Daarnaast zijn richtinggevend voor de nota: de plannen voor de openbare ruimte, zoals het binnenstadsplan voor de openbare ruimte, en de ruimtelijke ontwikkelingsplannen in Utrecht zoals opgenomen in het Dynamisch Stedelijk Masterplan. Tot slot is er een nauwe samenhang tussen het parkeerbeleid en de ontwikkeling van openbaar vervoer, fiets- en autonetwerken en verkeers- en mobiliteitsmanagement. Relevante plannen, zoals de OV-visie voor de regio Utrecht van BRU, zijn dan ook meegenomen bij het opstellen van deze nota.

### 1.3 Consultatie

Vanaf de start zijn gesprekken gevoerd met vele belanghebbenden, deskundigen en wijkraadsleden. In deze gesprekken stond de opgave voor de stad Utrecht op het gebied van economie, sociale zaken, gezondheid, luchtkwaliteit, leefbaarheid, bereikbaarheid, ruimtelijke ontwikkeling, duurzaamheid en financiën centraal en kwamen vooral de vele dilemma's aan de orde die spelen bij het parkeerbeleid. Ook is een internetraadpleging georganiseerd om alle betrokkenen de gelegenheid te geven om mee te denken en hun mening te geven over het benodigde parkeerbeleid en mogelijke maatregelen. Opvallend zijn de grote

De zeven beleidsprincipes zijn:


- I.** De gebruikers centraal stellen in het mobiliteitsbeleid
- II.** Kwaliteit in de openbare ruimte centraal stellen
- III.** Levendige centra op knooppunten
- IV.** De plaats bepaalt de mobiliteitskeuze
- V.** Randstadspoor en HOV (tram) als basis van het OV-systeem
- VI.** De fiets als primair vervoermiddel in de stad
- VII.** De stedelijke verdeelring wordt stadsboulevard





betrokkenheid van de participanten bij het onderwerp parkeren en de constructieve wijze waarop de gesprekken verliepen. Er is veelal erkenning van de dilemma's in het parkeerbeleid en de noodzaak hierin keuzes te maken. Op basis van het huidige beleid, de in paragraaf 1.2. genoemde doelstellingen, de

huidige situatie en de daaruit voortvloeiende opgave en de inbreng van alle participanten, is deze nota opgesteld en zijn het nieuwe beleid en maatregelen geformuleerd. In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de opvallendste zaken uit de stadsgesprekken en de internetraadpleging over het parkeerbeleid.



**Park of parkeren?**

Stad in een nieuwe wijk zijn parkeerproblemen. Dit zou zo opgelost kunnen worden:

- dan bieden we meer wijd groen op om extra parkeerplaatsen te maken
- het groen moet blijven, dan maar verderop parkeren

**Verder**

Vraag uit de internetraadpleging  
([www.aantrekkelijkenbereikbaar.nl](http://www.aantrekkelijkenbereikbaar.nl))

## 1.4 **Beleid en maatregelen**

In deze nota vindt u in hoofdstuk 2 eerst de belangrijkste opgaven waarvoor de stad staat op het gebied van parkeren. Vervolgens worden per thema de koers op hoofdlijnen en de belangrijkste maatregelen om invulling te geven aan deze koers geschetst. De belangrijkste thema's van de nieuwe parkeerstrategie zijn:

- Fietsen stallen;
- Parkeren op straat;
- Hoogwaardige P+R-voorzieningen;
- Parkeernormering en betaald parkeren;
- Parkeertarieven.

In hoofdstuk 8 worden de financiële consequenties van het nieuwe beleid en maatregelen op hoofdlijnen weergegeven en de nota wordt afgesloten met een uitvoeringsprogramma. Een belangrijk onderdeel van het uitvoeringsprogramma is de nota 'Parkeernormen Fiets en Auto'. Deze nota vindt u in bijlage 1.



# De opgave

De centrale rol van Utrecht in de landelijke vervoersnetwerken biedt Utrecht veel kansen, maar ook bedreigingen. Hetzelfde geldt voor de binnenstedelijke bouwopgave. Het is de uitdaging om een goede balans te houden tussen een aantrekkelijke stad aan de ene kant en een bereikbare stad aan de andere en om de potentie die Utrecht heeft te benutten. Inwoners, bezoekers en bedrijven in Utrecht worden dagelijks geconfronteerd met zaken die deze uitdaging illustreren, zoals de vele functies die ruimte vragen in de binnenstad, de met de dag groeiende hoeveelheid geparkeerde fietsen bij het Centraal Station, groepen parkeerders die elkaar in de weg zitten, bouwprojecten die niet van de grond komen door te hoge parkeerkosten, et cetera. Er liggen tal van actuele vraagstukken die om een adequaat antwoord vragen, waarbij het parkeerinstrument een belangrijke rol speelt.



## 2.1 Faciliteren fietsgebruik

Utrecht kent veel fietsers en het gebruik van de fiets groeit nog steeds sterk. Dat vinden wij een goede ontwikkeling en wij willen die groei verder stimuleren. Vanuit het uitvoeringsprogramma 'Op naar Utrecht Fietsstad' blijven wij onverminderd inzetten op het realiseren van extra stallingruimte. Ook komen er steeds meer bijzondere fietsen, met vaak ook een groter ruimtebeslag. Niet overal is die ruimte aanwezig en daarvoor moeten oplossingen worden gevonden. Bij veel voorzieningen zoals scholen is al een tekort aan fietsstallingsplaatsen, evenals in oude wijken.

Ook wordt de roep om handhaving groter, zeker in het centrum van Utrecht, waar verkeerd gestalde fietsen regelmatig zorgen voor overlast. Dit blijkt nog geen eenvoudige opgave, omdat fietsen geen kenteken hebben en dus niet duidelijk is van wie de fiets is. Stallingsvoorzieningen in het stationsgebied worden fors uitgebreid. Deze stallingsvoorzieningen worden echter niet vanzelfsprekend gebruikt, zeker niet als daarvoor moet worden betaald. De opgave is om het stallingsgebruik te stimuleren en de overlast van gevaarlijk en hinderlijk gestalde fietsen terug te brengen.



## 2.2 Inzet op verbeteren ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in de binnenstad en in woonwijken

De kwaliteit van de openbare ruimte en de beleving van de stad worden steeds belangrijker voor inwoners, bezoekers en bedrijven. Dit betekent dat zorgvuldig met de openbare ruimte moet worden omgegaan en de parkeer- of stallingsfunctie goed moet worden afgewogen tegen andere functies van de openbare ruimte. Op diverse plekken in het centrum van Utrecht is het bovendien belangrijk om te organiseren hoe de toenemende aantallen mobilisten veilig en goed hun weg kunnen vinden in de nu al schaarse ruimte. De opgave is om meer verblijfskwaliteit te creëren in de binnenstad, meer ruimte voor de voetgangers en de fietsers, meer ruimte om te leven in de woonwijken en meer ruimte voor alternatieven zoals deelauto's.



## 2.3 Stimuleren economische vitaliteit en stedelijke ontwikkeling

Wij vinden economische vitaliteit van de stad belangrijk en realiseren ons dat met het stimuleren van de economie ook het ruimtebeslag voor de verkeersfunctie en het aantal mobilisten in de stad toeneemt. De opgave is om het stimuleren van de economische vitaliteit op een verantwoorde en duurzame manier vorm te geven. Hetzelfde geldt voor renovatie en nieuwbouwoontwikkelingen in de stad. Daarbij speelt bovendien dat binnenstedelijke ontwikkeling vaak



te duur wordt door de voorgeschreven realisatie van gebouwde parkeervoorzieningen. Als deze parkeervoorzieningen niet worden gerealiseerd ontstaat er echter na realisatie vaak een parkeerprobleem in de buurt. Dat vinden we onwenselijk. Wij willen een impuls geven aan de economie en stedelijke ontwikkeling van de stad zonder dat dit tot overlast leidt in omliggende buurten.



## 2.4 Afstemming vraag en aanbod P+R

P+R-voorzieningen zijn belangrijk voor het afvangen van autoverkeer de stad in. Net als in veel andere steden blijft ook in Utrecht het gebruik van P+R-voorzieningen achter bij de prognoses. Met het P+R-programma zijn omvangrijke investeringen en exploitatiekosten en –risico's gemoeid. Wij willen dat de capaciteit van de geprogrammeerde P+R-voorzieningen meer in overeenstemming komt met het gebruik en wij willen het P+R-gebruik stimuleren. Daarbij staat het meer in balans brengen van de exploitatie en de effectiviteit centraal. Het blijkt dat P+R-voorzieningen die goed scoren een goede auto- en openbaar vervoerontsluiting kennen en zich bevinden in een multifunctionele omgeving. Ook is er een sterk verband tussen het gebruik van P+R's aan de randen van de stad enerzijds en het gemak en het tarief van parkeren in het centrum van de stad anderzijds. P+R-voorzieningen bij NS stations blijken het goed te doen bij gebruikers, evenals zogenaamde 'spontane' P+R-locaties, niet officiële locaties die mensen spontaan als P+R in gebruik nemen.

## 2.5 Regulering gebruik openbare ruimte door verschillende doelgroepen rijdend en stilstaand verkeer

In steeds meer wijken van de stad zitten verschillende doelgroepen rijdend en stilstaand verkeer elkaar in de weg. In een aantal situaties zelfs in die mate dat hulpdiensten als brandweer, politie en ambulance worden gehinderd. De vraag naar regulering en handhaving is hier groot. Regulering middels betaald parkeren is vaak een goede oplossing. In betaald parkeergebied kan worden gehandhaafd en kan ruimte worden gereserveerd voor verschillende functies en doelgroepen. De



procedure voor het invoeren van betaald parkeren is op dit moment nog ingewikkeld en arbeidsintensief. We zetten in op een eenvoudigere en objectievere procedure voor de invoering van betaald parkeren, waarbij er meer ruimte komt voor maatwerk.

## 2.6 Parkeertarieven

De parkeertarieven voor bezoekers in het centrum van Utrecht en net buiten het centrum verschillen in grote mate. Er is behoefte aan een meer geleidelijke overgang van het tarief. Daarnaast geven bedrijven en bewoners aan dat zij behoefte hebben aan meer flexibiliteit en maatwerk bij de hantering van parkeertarieven. De belangrijkste pijler aan de opbrengstenkant van de parkeerexploitatie is het bezoekersparkeren op straat in de binnenstad. In diverse betaald parkeergebieden kunnen de kosten van de parkeerautomaten, vergunningverlening en handhaving niet geheel worden gefinancierd uit de inkomsten die de gemeente ontvangt door de opbrengsten uit parkeerautomaten, de uitgifte van vergunningen aan bewoners en bedrijven, naheffings-

aanslagen en dergelijke. Wij streven naar een gezonde parkeerexploitatie waarin de tarieven van de vergunningen voor bewoners en bedrijven een evenredige bijdrage leveren aan de batenkant van de parkeerexploitatie.





# Fietsen stallen

Het College zet in op 'Utrecht fietsstad'. Dagelijks gebruiken veel inwoners en bezoekers van de stad de fiets en de verwachting is dat dit gebruik de komende jaren nog sterk stijgt. Deze groei wil Utrecht faciliteren en stimuleren! Dit vraagt om voldoende stallingsvoorzieningen voor de fiets op aantrekkelijke plaatsen. En om realisatie van voldoende stallingsplaatsen bij voorzieningen en bedrijven. De opgave is om kwaliteit en differentiatie in voorzieningen te bieden. In het uitvoeringsprogramma Fiets 'Op naar Utrecht fietsstad' wordt deze opgave opgepakt. Verder introduceren we fietsparkeernormen: bij nieuwe voorzieningen dienen standaard nieuwe fietsenstallingen gerealiseerd te worden. Daarnaast wordt de handhaving geïntensiveerd.



### 3.1 Uitgangssituatie

Het realiseren van goede en voldoende voorzieningen voor het stallen van fietsen is een belangrijke en omvangrijke opgave. Zeker met de nog te verwachten groei van het fietsgebruik in Utrecht in het achterhoofd. Utrecht wil de potentie van de fiets maximaal benutten. Hiervoor is een kwantitatieve en kwalitatieve inhaalslag in stallingsvoorzieningen nodig.

In de historische binnenstad worden op drukke momenten ongeveer 10.000 fietsen gestald (inclusief Vredenburg, exclusief stationsgebied), terwijl er in het centrum ongeveer 6.000 klemmen zijn op straat en in



door de gemeente beheerde fietsenstallingen, zoals bij het Stadhuis en in de Lange Koestraat. Er wordt in Utrecht hard gewerkt aan het uitbreiden van het aantal stallingsplaatsen voor de fiets.

In het centrum zijn daarvoor al diverse ontwikkelingen in gang gezet:

- Begin 2013 opent een nieuwe fietsenkelder onder het Vredenburg met 750 stallingsplaatsen.
- Voor de stallingsproblemen rond de Neude wordt een haalbaarheidsstudie gedaan voor een ondergrondse fietsenstalling met ongeveer 1.400 plaatsen.

Ook de stallingscapaciteit voor fietsen bij het Centraal Station wordt fors uitgebreid. Nu zijn er ongeveer 16.500 bewaakte en onbewaakte stallingsplaatsen. Als onderdeel van de uitbreidingsplannen voor het station groeit het aantal stallingsplaatsen op termijn naar 22.000 plaatsen. Bovendien worden er nog 10.000 extra plaatsen bij voorzieningen in het stationsgebied gerealiseerd.

### 3.2 Beleid en maatregelen

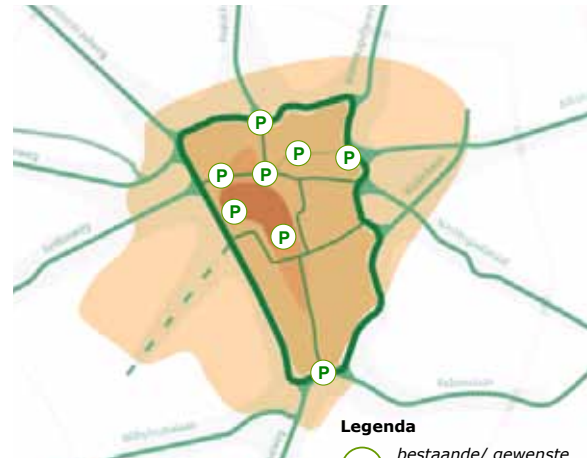
Hoofdpunten:

- Extra inzet op (betaalde en onbetaalde) fietsenstallingen.
- Voldoende en aantrekkelijke fietsenstallingen bij OV-knooppunten en voorzieningen.
- Verbetering van handhaving.
- Introductie van fietsparkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen.

#### Extra inzet op (betaalde en onbetaalde) fietsenstallingen

Goede extra fietsenstallingen zijn vooral gewenst op locaties aan de randen van het voetgangersgebied, die goed aansluiten bij zowel de fietsroutes als de looproutes in het centrum. Het kaartbeeld hiernaast illustreert de huidige en gewenste plekken voor fietsenstallingen in het centrum. Een aantal jaren geleden zijn 6 hotspots geïdentificeerd (Mariaplaats, Neude, Lucasbolwerk, Ledig Erf, Janskerkhof en Stadhuisbrug); locaties waar het stallingstekort het grootst is en waar het dus logisch lijkt meer ruimte voor

het stallen van fietsen te creëren. Hiervoor zijn twee haalbaarheidsonderzoeken gestart. Naar aanleiding van het onderzoek naar de mogelijkheden voor een ondergrondse fietsenstalling op het Lucasbolwerk heeft het college besloten het plan voorsnog niet nader uit te werken, maar eerst samen met belanghebbenden andere oplossingen nader te onderzoeken. Het



#### Legenda



bestaande/ gewenste  
locaties fietsstallingen  
centrum

haalbaarheidsonderzoek naar een ondergrondse fietsenstalling onder de Neude loopt nog.

Om het stallingstekort op dit moment het hoofd te bieden worden tijdens de piekmomenten op de Mariaplaats, Neude en Janskerkhof mobiele stallingen geplaatst. Deze stallingen worden goed gebruikt.

Vanuit het uitvoeringsprogramma 'Op naar Utrecht Fietsstad' blijven wij onverminderd inzetten op het realiseren van extra stallingsruimte. Daar bovenop gaan wij, actiever onderzoeken welke panden die nog niet op de markt zijn voor fietsenstallen in aanmerking zouden komen. Daarnaast starten we in samenwerking met belanghebbenden in de wijken fietsparkeerschouwen: enerzijds brengen we daarbij de mogelijkheden in kaart om meer fietsparkeerruimte te creëren, anderzijds krijgen we zicht op de eventuele noodzaak om te handhaven op gestalde fietsen. Ook ons voornemen om de procedure Opheffen Straatparkeerplaatsen te vereenvoudigen, draagt bij aan het realiseren van extra stallingsruimte, aangezien we het daarmee makkelijker maken om fietsklemmen en fietstrommels te realiseren door het opheffen van autoparkeerplaatsen.

### Voldoende en aantrekkelijke stallingen bij OV-knooppunten en voorzieningen

Bij Utrecht Centraal en andere NS-stations is relatief veel aandacht voor fietsenstallingen, omdat er standaard eisen worden gesteld aan fietsvoorzieningen bij NS-stations. Toch vinden we dat op diverse NS-stations bovenop de basisvoorzieningen extra fietsenstallingen nodig zijn, zoals bij het nieuwe station Vaartsche Rijn. Bij andere knooppunten van openbaar vervoer (bus, tram) en op P+R's worden geen standaard eisen gesteld aan fietsvoorzieningen. We besteden hier meer aandacht aan. In het uitvoeringsprogramma 'Op naar Utrecht fietsstad' zetten we in op leenfietsen bij OV-knooppunten, P+R's en andere kansrijke locaties. We doen dit samen met de partijen in de regio en sluiten hiermee aan op de OV-visie van BRU om extra in te zetten op fietsvoorzieningen bij OV-haltes.

Bij winkelcentra, kantoren, scholen en sportvoorzieningen is soms het aantal fietsenstallingen het probleem, maar vaker nog is een kwaliteitsslag nodig (hoogwaardiger stallingsplaatsen met voldoende ruimte, aanbindmogelijkheden en oplaadpunten voor elektrische fietsen). We denken hierbij aan:

- de winkelcentra Kanaleneiland en Overvecht;
- de kantorenlocaties Rijnsweerd, Oudenrijn en De Uithof;
- de grotere scholenconcentraties;
- grote sportvoorzieningen, zoals Galgenwaard.

Net als bij de OV-knooppunten is de uitvoering van deze opgave onderdeel van 'Op naar Utrecht fietsstad' en wordt ook bij deze voorzieningen ingezet op het aanbieden van leenfietsen.

### Verbetering van handhaving

Op dit moment worden fietsen die gevaarlijk geplaatst zijn direct verwijderd. We gaan onze handhaving op gestalde fietsen intensiveren. Daarbij gaan we ons ook op de hinderlijk gestalde fietsen richten. De handhaving op hinderlijk gestalde fietsen starten we actief op specifieke locaties in het Stationsgebied en het kernwinkelgebied. We laten dit geleidelijk toenemen met het beschikbaar komen van meer stallingsruimte voor fietsen. De mogelijkheid om naast deze handhaving ook service te bieden door bijvoorbeeld omgevallen fietsen rechtop te zetten of slordig gestalde fietsen wat netter

te plaatsen, onderzoeken we nog op kosten en juridische mogelijkheid'

Weesfietsenacties, waarbij fietsen die geen eigenaar lijken te hebben, worden verwijderd na 28 dagen, voeren we op dit moment alleen uit in het Stationsgebied en de binnenstad. We maken het mogelijk om in de gehele gemeente weesfietsenacties uit te voeren. De focus leggen we op woonwijken die overlast van fietsen ervaren. Ten behoeve van de beschikbaarheid van fietsenstallingen brengen we de stallingstermijn rondom alle stations en in het voetgangersgebied in de binnenstad terug naar 14 dagen.

Verder gaan we experimenteren met ander vormen van parkeren, bijvoorbeeld door het stallen op eenvoudig aangegeven fietsparkeervakken op de straat (zonder fietsklem of nietje). En werken we samen met andere grote steden aan best practices om de overlast van fout gestalde fietsen te beperken.

Aan de westzijde van het Centraal Station begint binnenkort een pilot waarin het stallings- en

handhavingsregime geïntegreerd wordt opgepakt ('fietsparkeren businesscase OVT'). Dit houdt in dat er een koppeling wordt gelegd tussen de exploitatie van de stallingsvoorzieningen en de strikte handhaving op het stallen van fietsen in de openbare ruimte buiten de daarvoor aangewezen plaatsen. Hierbij koppelen we ons handhavingsregime aan de voldoende beschikbaarheid van stallingsplaatsen. Als deze nieuwe werkwijze succesvol is gaan we een dergelijke aanpak verder uitrollen.

### Introductie van fietsparkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen

Bij nieuwe ontwikkelingen is het standaard om ruimte voor autoparkeren op te nemen. In de autoparkeernormennota is vastgelegd hoeveel ruimte. Zoals reeds in 'Op naar Utrecht fietsstad' aangekondigd vinden wij dat deze aanpak ook voor de fiets gemeengoed moet worden. Om ervoor te zorgen dat bij nieuwe ontwikkelingen ook voldoende ruimte voor het stallen van fietsen wordt gemaakt, zijn fietsparkeernormen opgesteld. Deze fietsparkeernormen zijn opgenomen in bijlage 1 van deze nota. Met

de introductie van fietsparkeernormen helpen we verkeerd stallen in de openbare ruimte te voorkomen en leveren we een bijdrage aan de stimulering van mobiliteitsmanagement.

De fietsparkeernormen worden verankerd in een bestemmingsplan of in een omgevingsvergunning om af te wijken van het bestemmingsplan. Bij de beoordeling van een bouwaanvraag kan dan formeel getoetst worden of er ruimte is gereserveerd voor fietsparkeren volgens de fietsparkeernorm. Daarbij wordt ook gekeken of aan de kwaliteitseisen voor fietsparkeren wordt voldaan (al dan niet overdekt, diefstalbeveiliging, et cetera).

De fiets- en autoparkeernormen hebben een duidelijk verband met elkaar. In zijn algemeenheid geldt: waar de autoparkeernormen laag zijn, zijn de fietsparkeernormen juist hoog. Ook wordt in de nieuwe nota 'Parkeernormen Fiets en Auto' de mogelijkheid gecreëerd om tot op zekere hoogte ruimte voor autoparkeerplaatsen in te wisselen voor plaatsen voor de fiets of de deelauto.

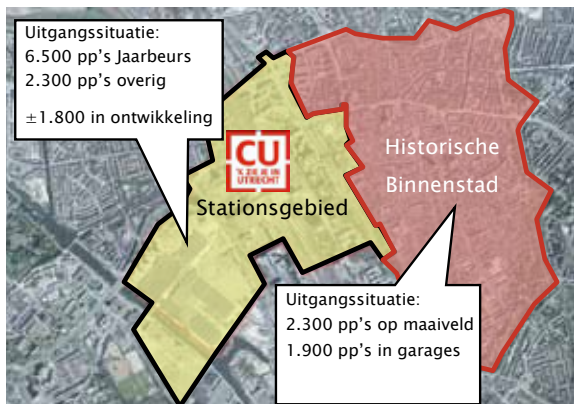
# Parkeren op straat

In de historische binnenstad en in woonwijken staat het verblijfsklimaat centraal. In deze gebieden willen we meer ruimte bieden aan voetgangers en fietsers en investeren we in de kwaliteit van de openbare ruimte. Inspelend op initiatieven van bewoners en bedrijven gaan we hiervoor in het centrum van Utrecht het aantal parkeerplaatsen op straat geleidelijk verminderen en bieden we de mogelijkheid in woonwijken om autoparkeerplaatsen te vervangen door andere functies. Ook zetten we in op een duidelijk parkeerproduct en goede parkeerinformatie voor bezoekers om onnodig zoekverkeer te voorkomen.



## 4.1 Uitgangssituatie

Winkelen wordt steeds meer 'belevén'. Bezoekers komen vooral naar het centrum omdat het een prettige omgeving is waar ze dingen kunnen ervaren en zaken kunnen kopen in combinatie met andere voorzieningen. De binnenstad is een dynamisch gebied met diverse mobilisten. Voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en auto bewegen door elkaar heen. Om de binnenstad leefbaar te houden is actie nodig. Utrecht stelt de kwaliteit van de openbare ruimte in de binnenstad centraal door geleidelijk meer ruimte voor wandelen en fietsen te bieden en minder ruimte



voor auto's. Op een aantal historische plaatsen, zoals het Janskerkhof, wordt het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad al beperkt om de openbare ruimte aantrekkelijker te maken.

In de binnenstad is ruim de helft van het parkeeraanbod op straatniveau beschikbaar. Dit zijn in totaal 2.300 plekken onder de regie van de gemeente. Daarnaast zijn ruim 300 parkeerplaatsen beschikbaar in gemeentelijke garages. Ook zijn ruim 1.500 parkeerplaatsen beschikbaar in openbare parkeergarages in en rond de binnenstad. Van deze parkeergarages zijn de meeste in handen van Corio, een enkeling is eigendom van de gemeente of een andere eigenaar. De exploitatie is onder andere in handen van Q-park en Interparking. De gemeente heeft dan ook zeer beperkt regie over de openbare parkeergarages.

In het stationsgebied is het overgrote deel van de parkeerplekken op straatniveau te vinden, en wel bij de Jaarbeurs. Die exploiteert 6.500 parkeerplekken op eigen terrein. Op andere plaatsen zijn er nog 2.300 plekken beschikbaar. Op termijn worden nog 1.800 nieuwe parkeerplekken gerealiseerd, in samenhang met de ontwikkelingen in het stationsgebied.



## 4.2 Beleid en maatregelen

Hoofdpunten:

- Inzet op meer ruimte voor voetgangers en fietsers in de binnenstad en in woonwijken door het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat.
- Bieden van een duidelijk parkeerproduct voor bezoekers.

Inzet op meer ruimte voor voetgangers en fietsers in de binnenstad en in woonwijken door het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat

Om de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte in de binnenstad en in woonwijken te verbeteren en de inrichting beter af te stemmen op de voetganger en de fietser zetten we in op een geleidelijke vermindering van het aantal parkeerplaatsen op straat.

Voor de binnenstad denken we daarbij aan de volgende locaties:



1. De binnenstadsas, als onderdeel van de as van kennis en cultuur: de as tussen Leidsche Rijn centrum en De Uithof via Vleutenseweg, binnenstad en Biltstraat, zoals deze is benoemd in 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar'.
2. Locaties met een hoge historische kwaliteit, zoals de Oudegracht, het Janskerkhof en het (winkel) gebied Minnebroederstraat/Annastraat/Oudkerkhof/Domstraat.
3. Centrumstraten met een smal profiel, waarbij de aanwezigheid van geparkeerde auto's de kwaliteit en de ruimte voor fietsers en voetgangers vermindert. Voorbeelden daarvan zijn de Twijnstraat en de Lange Smeestraat.
4. De pleinen in de binnenstad. Pleinen spelen een grote rol voor de sfeer die heerst in de stad.

Mede op grond van beschikbare alternatieven, zoals de Grifthoekgarage en Vredenburggarage, en initiatieven van bewoners en bedrijven, kan rekening worden gehouden met een afname van straatparkeren in

het centrum van vijftig parkeerplaatsen tot 2016. Dit is aanvullend op de reeds opgeheven parkeerplaatsen op het Lucasbolwerk en Janskerkhof.

Vanuit kwaliteit van de leefomgeving zouden meer parkeerplaatsen opgeheven kunnen worden. We moeten er echter wel voor zorgen dat de parkeersituatie in balans blijft, dat de parkeerdruk niet te ver op loopt. Ook vanuit financieel oogpunt moeten we terughoudend zijn met het opheffen van parkeerplaatsen. Doordat de opbrengsten van de parkeerplaatsen in de binnenstad relatief hoog zijn, heeft het opheffen van parkeerplaatsen op straat aanzienlijke financiële consequenties.



Ook in diverse woonwijken is de ruimte schaars en spelen leefbaarheidsvraagstukken. In samenwerking met de buurt willen we de kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren en ruimte geven aan voetgangers en fietsers. Daarbij is het streven om dubbelgebruik van huidige parkeerplaatsen te bevorderen en bieden we de mogelijkheid om parkeerplaatsen voor andere functies in te zetten. Vooral nog gaan we uit van een afname van het aantal straatparkeerplekken tot 2016 van 60 plekken. Ook in de woonwijken betekent het omzetten van straatparkeerplaatsen naar andere functies een verlies aan opbrengsten. De financiële consequenties zijn echter minder groot dan in de binnenstad.

Daarnaast belemmert de huidige procedure voor het opheffen van parkeerplaatsen het realiseren van kleinere leefbaarheidsinitiatieven zoals het plaatsen van fietsklemmen, fietstrommels, groen en speelplekken ten koste van autoparkeerplaatsen op straat, doordat voor elke op te heffen parkeerplaats ofwel een financiële compensatie voor de gederfde inkomsten ofwel een fysieke compensatie wordt verlangd. We vereenvoudigen de procedure voor het opheffen van parkeerplaatsen,

zodat in elk parkeerrayon maximaal 2% van de parkeerplaatsen voor dergelijke leefbaarheidsinitiatieven kan worden ingezet. De financiële consequenties van het aanpassen van de procedure kan groot zijn, maar is lastig in te schatten omdat het tempo van opheffen afhankelijk is van de vraag.

### Bieden duidelijk parkeerproduct voor bezoekers

Bezoekers aan de stad willen we een duidelijk parkeerproduct bieden, zodat de bezoeker zelf de keuze kan maken welke mogelijkheid het best passend is: parkeren in de binnenstad of bijvoorbeeld op een P+R. Daarbij is goede informatievoorziening over en een goede vindbaarheid van de parkeerlocaties essentieel. Het gaat dan om informatie over tarieven, routes, overstapmogelijkheden, openingstijden en aanvullende dienstverlening. Deze informatie moet voor bezoekers gemakkelijk te vinden zijn. We richten ons op het leveren van goede parkeerverwijsinformatie; al op de snelweg moeten automobilisten verwezen worden naar de juiste invalsroutes en de juiste parkeerlocaties. Waar mogelijk passen we nieuwe technologieën, zoals applicaties voor de mobiele telefoon, toe.

Utrecht stimuleert het gebruik van deelauto's. Het delen van een auto door verschillende bewoners en/of bedrijven zorgt onder andere voor een lagere parkeer- en verkeersdruk (één deelauto vervangt op den duur gemiddeld vier reguliere auto's). Juist in gebieden met een hoge(re) parkeerdruk, waar een parkeervergunning geen vanzelfsprekendheid is en de (parkeer)druk op de openbare ruimte zeer hoog, past het idee van het delen van een auto met mensen uit de directe omgeving. Autodelen is in deze gebieden een belangrijk beleidsinstrument om de parkeerdruk en wachtlijsten voor parkeervergunningen het hoofd te bieden en kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren.

Dit laatste kan door op den duur de benodigde parkeerplaatsen voor reguliere auto's, die worden uitgespaard door deelauto's, in te zetten voor andere functies. Verzoeken van autodeelorganisaties voor het aanwijzen van deelautoparkeerplaatsen worden in beginsel tegen aanlegkosten gehonoreerd.

Bewoners die geen eigen auto hebben maar wel af en toe een auto huren moeten nu parkeergeld betalen. Wij willen hen hierin tegemoet komen, bijvoorbeeld met een 'huurautovergunning' die voor een maximum aantal dagen per jaar tegen een voordelig dagtarief aangevraagd kan worden. We werken dit nog nader uit.



# Hoogwaardige P+R-voorzieningen

Utrecht kiest voor het concentreren van grote P+R-voorzieningen op de stedelijke knooppunten Westraven, Leidsche Rijn Centrum en De Uithof, en het stimuleren van P+R-gebruik bij NS-stations en andere OV-knooppunten. Bij de grote P+R's wordt een kwaliteitsslag gemaakt wat betreft het gebruikersgemak en overstapmogelijkheden richting het centrum. Op deze wijze wordt voor autoverkeer vanuit alle richtingen naar Utrecht een goed alternatief aangeboden voor parkeren in de stad zelf en brengen we het aanbod van P+R-voorzieningen in balans met de vraag.



## 5.1 Uitgangssituatie

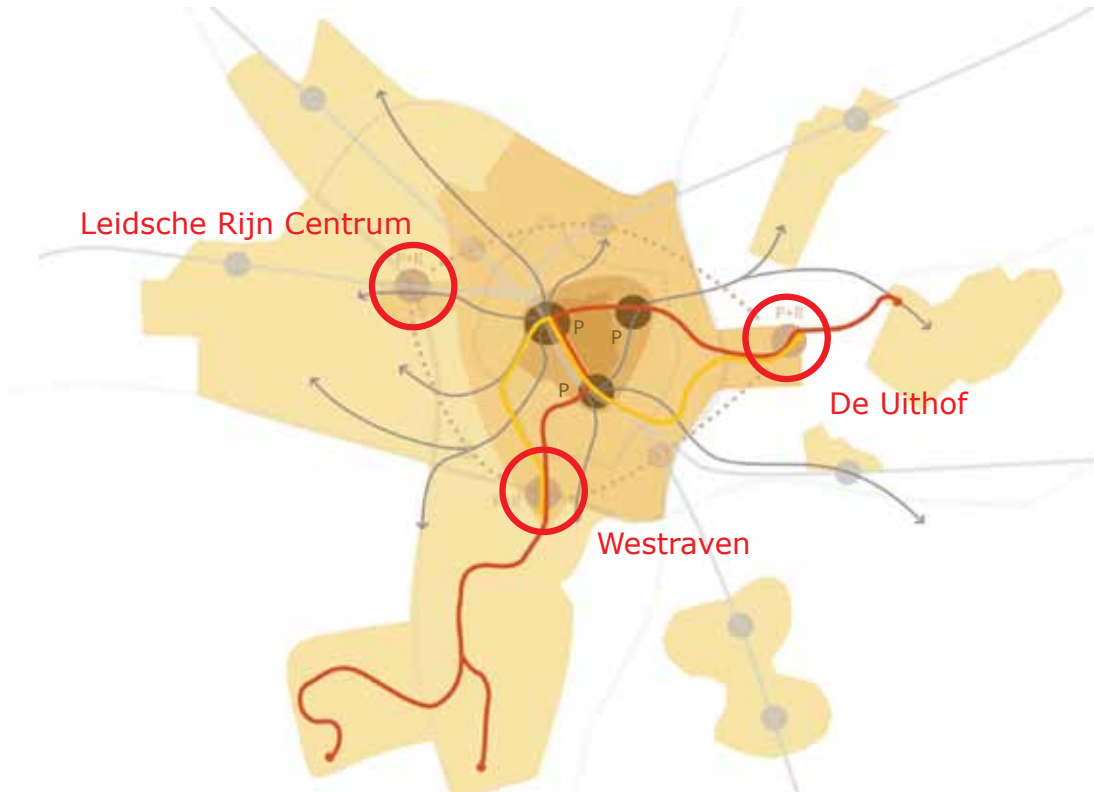
Utrecht heeft op dit moment één grote P+R-voorziening: P+R Westraven. Daarnaast zijn er twee tijdelijke P+R-terreinen, één op Papendorp en één bij Muziektheater Leidsche Rijn. Tot 1 april 2012 was er een P+R-voorziening Veemarkt. In 2011 maakten gemiddeld circa 400 P+R-gebruikers per dag gebruik van de P+R-voorzieningen, waarvan het merendeel op de locatie Westraven. Het gebruik fluctueert behoorlijk op weekniveau (werkdagen versus weekenddagen) en in het jaar. De voorzieningen worden daarnaast gebruikt als parkeerterrein voor werknemers van bedrijven of instellingen in de omgeving van de terreinen.

Naast deze bestaande P+R-voorzieningen waren vijf grote P+R-voorzieningen langs snelwegen in Utrecht geprogrammeerd: P+R De Uithof, P+R Hooggelegen, P+R Leidsche Rijn, van twee zoeklocaties namelijk P+R 'West' en 'Noordoost' hebben wij reeds afgezien. Recent is begonnen met de bouw van P+R De Uithof. Hier komen 500 P+R-plekken. Voor P+R Hooggelegen is de ontwerpfase afgerond. Met de (voorbereiding van de) realisatie van de overige P+R-voorzieningen is nog niet gestart.

Net als in andere steden blijft ook in Utrecht het gebruik van de grote P+R-voorzieningen tot nu toe achter bij de prognoses. Het blijkt dat de automobilist langzamer dan verwacht went aan P+R-gebruik als alternatief en ook het realiseren van goede OV-verbindingen vanaf P+R-voorzieningen duurt soms langer dan gepland.

Grote P+R-voorzieningen die wel goed worden gebruikt zijn goed bereikbaar met de auto, kennen een goede ontsluiting per openbaar vervoer en bevinden zich in een multifunctionele omgeving. Ook is er een sterk verband tussen het gebruik van P+R's aan de randen van de stad enerzijds en de beschikbaarheid, het tarief en het gemak van parkeren in het centrum van de stad anderzijds.

Langs het spoor liggen in Utrecht drie P+R-terreinen bij de stations Vleuten, Terwijde en Overvecht (met gratis parkeren). Het gebruik van deze plekken is goed en groeit snel. Uiteraard zijn er daarnaast nog diverse P+R-terreinen in de regio en zijn er in de stad en regio vele 'spontane' P+R-locaties.



Leidsche Rijn Centrum

De Uithof

Westraven

## 5.2 Beleid en maatregelen

### Hoofdpunten:

- Concentreren op drie P+R-hoofdlocaties: De Uithof, Westraven en Leidsche Rijn Centrum.
- Stimuleren van P+R-gebruik bij NS-stations en andere OV-knooppunten in de stad en regio.
- Verbeteren gebruikersgemak en overstapvoorzieningen op OV en fiets op P+R-locaties.



### Concentreren op drie P+R-hoofdlocaties

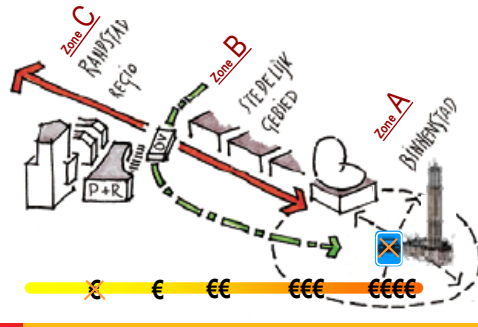
De ervaringscijfers over P+R-gebruik van de afgelopen jaren, nieuwe inzichten in de afwikkeling van verkeersstromen en P+R-gebruik en de huidige economische situatie nopen tot een bijstelling van de prognoses van het P+R-gebruik en de ontwikkeling van grote P+R-voorzieningen. Door de grotere inzet op openbaar vervoer en fiets is dat ook mogelijk. Om automobilisten uit alle richtingen met bestemming Utrecht een goed alternatief te kunnen bieden en beter aan te kunnen sluiten bij de voorwaarden die gebruikers aan een grote P+R-voorziening stellen kiest Utrecht voor drie herkenbare grote P+R-voorzieningen:

- Leidsche Rijn Centrum (voor verkeer uit het Noorden);
- Westraven (voor verkeer uit het Westen en Zuiden);
- De Uithof (voor verkeer uit het Oosten).

Deze locaties liggen aan het door BRU gedefinieerde dragende netwerk van OV-voorzieningen.

Pas wanneer er op deze drie locaties niet voldoende capaciteit is om de vraag naar P+R-gebruik op te vangen en er geen uitbreidingsmogelijkheden van P+R-capaciteit op deze locaties meer zijn, wordt gezocht naar andere locaties.





### **P+R als onderdeel van het parkeerproduct**

P+R biedt een alternatief voor de bezoekers aan de stad. Op het moment dat de snelweg wordt verlaten en de B-zone wordt betreden krijgt het verkeer de keuze om van P+R gebruik te maken: langparkeren tegen een relatief lage prijs. De bezoeker kan met het openbaar vervoer

of met een leenfiets naar de eindbestemming reizen. Andere alternatieven zijn parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad (duurder tarief) of parkeren op straat in het centrum tegen een hoog tarief.



Concentreren op de drie genoemde grote P+R-locaties betekent dat de bouw van P+R Hooggelegen pas aan de orde is op het moment dat er tekort dreigt aan P+R-capaciteit, ondanks de vergevorderde planvorming. De argumenten waarom P+R Hooggelegen op korte termijn niet gerealiseerd wordt, zijn:

- P+R Hooggelegen concurreert bij het afvangen van het verkeer uit het Westen en Zuiden (knooppunt Oudenrijn) met P+R Westraven. Deze P+R heeft nog voldoende capaciteit om de groei van het P+R-gebruik op te vangen. De P+R-capaciteit van de parkeergarage op Westraven bedraagt minimaal 825

parkeerplaatsen. In 2011 maakten gemiddeld 360 bezoekers per dag gebruik van deze P+R-voorziening.

- P+R Leidsche Rijn Centrum is de meest logische locatie om autoverkeer vanuit Amsterdam richting een P+R te geleiden. Bovendien versterkt de P+R-functie de knooppuntontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum.
- De openbaar vervoerverbinding tussen P+R Hooggelegen en de binnenstad is de komende jaren nog onvoldoende aantrekkelijk door de bouw van de HOV-baan en de verplaatsing van de OV-terminal naar de westzijde van het station Utrecht Centraal. P+R-voorzieningen functioneren over het algemeen beter

als ze gecombineerd worden met andere functies.

- De realisatie van P+R Hooggelegen vergt hoge investeringen en exploitatiekosten. De exploitatierisico's zijn eveneens hoog. Op dit moment zijn deze kosten en risico's maatschappelijk niet te verantwoorden.

Vanwege het voorlopige uitstel van P+R Hooggelegen blijft de tijdelijke voorziening P+R Papendorp langer gehandhaafd, mede omdat dit parkeerterrein ook voor de omliggende bedrijven wordt gebruikt. Hierdoor is in dit gebied toch een P+R-voorziening voorhanden.



### Leidsche Rijn Centrum: multimodaal overstapknoop

Grote P+R-voorzieningen concentreren op stedelijke knooppunten betekent voor Leidsche Rijn Centrum dat de realisatie van een P+R-voorziening op deze locatie wordt versneld. Ingezet wordt op het op korte termijn realiseren van een tijdelijke P+R in Leidsche Rijn Centrum Noord (of het noorden van het spoor), waarna later naar een definitieve locatie wordt gezocht. Een deel van de gebruikers kan gebruik maken van RandstadSpoor. Daarnaast is ook de aansluiting op lijn 28 van belang, zeker als deze wordt doorgetrokken naar lijn 3/lijn 11 naar de binnenstad.

### Stimuleren van P+R-gebruik bij NS-stations en andere OV-knooppunten in de stad en regio

De P+R-functie van NS-station Vleuten wordt uitgebreid. Op station Terwijde is voornamelijk geen ruimte beschikbaar om P+R-capaciteit uit te breiden. In de omgeving van station Overvecht is de parkeerdruk hoog. Of en hoe deze problemen aangepakt kunnen worden, wordt momenteel onderzocht.

Tot slot wordt ook in regionaal verband, in lijn met de OV-visie van BRU, gewerkt aan het uitbreiden van capaciteit van P+R-plaatsen bij NS-stations en het verbeteren van het overstapgemak en de OV-bereikbaarheid.

### Verbeteren gebruikersgemak en overstapvoorzieningen op OV en fiets op P+R-locaties

Gebruikersgemak en de kwaliteit van de overstap zijn van essentieel belang voor het gebruik van een P+R. Daarom zetten we ons in om deze aspecten te verbeteren bij de grote P+R's. Voor P+R Westraven zetten we in op de verbetering van het OV-product en ook de verbetering van de overstap op busverbindingen naar en door de binnenstad. Ook wordt naar mogelijkheden in het gehele traject gezocht om de overstaptijden voor de P+R-gebruiker verder te beperken. Daarnaast verbeteren we het aanbod aan leenfietsen op de P+R-locaties.

### Een helder product met meerwaarde voor de gebruiker

Het stimuleren van het gebruik van P+R vraagt een helder product dat meerwaarde biedt voor de gebruiker:

- Het P+R-product en dan vooral het openbaar vervoerdeel, moet herkenbaarder worden voor de nieuwe gebruiker. De verdere uitbreiding van het tramnet zorgt hiervoor, maar ook buslijnen die aansluiten bij P+R moeten herkenbaarder worden.
- De binnenstad zelf wordt beter ontsloten door openbaar vervoer vanaf de P+R-hoofdlocaties. Dit betreft vooral ontsluiting van het oostelijk en zuidelijk gedeelte van de binnenstad vanuit locaties aan de westrand van de stad.
- P+R is en blijft een goedkoper alternatief voor parkeren in het centrum; met P+R wordt de klant keuzevrijheid geboden.



# Parkeernormering en betaald parkeren

Door de verlaging van de parkeernormen in betaald parkeergebied en bij bepaalde binnenstedelijke ontwikkellocaties stimuleert Utrecht de vitaliteit en kwaliteit van de stad zonder extra parkeeroverlast in de omliggende wijken te creëren. Ook worden de mogelijkheden voor maatwerk in bijzondere gebieden uitgebreid om de flexibiliteit in het zoeken naar oplossingen voor parkeerproblemen te vergroten. Om de druk op de openbare ruimte te verminderen en daarmee de leefbaarheid te verbeteren zetten we in op een eenvoudigere procedure voor invoering van betaald parkeren en op participatie van burgers bij het maken van keuzes bij de verdeling van de openbare ruimte voor parkeren, stallen van fietsen, spelen en groen en de wijze waarop we betaald parkeren invoeren. Door het introduceren van meer variatie in tijden en tarieven kunnen we ook hierbij betere maatwerkoplossingen bieden.

# 6



## 6.1 Uitgangssituatie

Utrecht heeft verschillende locaties in de stad, opgenomen in het Dynamisch Stedelijk Masterplan, waarvoor nadere invulling wordt gezocht. Gegeven de marktsituatie is het van belang daarbij de voorwaarden voor daadwerkelijke ontwikkeling van deze locaties te verbeteren. Dit kan door de parkeernormen voor nieuwbouwprojecten te verlagen. De goede vervoersalternatieven op veel plekken in Utrecht bieden daarvoor ook de mogelijkheid. De ervaring leert dat verlaging van de parkeernormen alleen, niet



leidt tot afname van het autogebruik behorende bij de nieuwe ontwikkeling. Daarom is een koppeling tussen parkeernormen en betaald parkeren essentieel. Als er in een wijk betaald parkeren is, kan worden voorkomen dat het verminderen van de parkeercapaciteit bij nieuwbouwprojecten leidt tot overlast in de wijk.

Betaald parkeren is een goed instrument om het gebruik van de openbare ruimte in de wijk tussen de verschillende doelgroepen te reguleren en daarmee de leefbaarheid van de wijk te verbeteren. We handhaven ons beleid dat we niet kiezen voor een blauwe zone als reguleringsmiddel zolang de kosten wel en opbrengsten niet voor rekening komen van de gemeente.

De procedure voor invoering van betaald parkeren, gebaseerd op draagvlakmetingen, is ingewikkeld en arbeidsintensief. Om die reden is er in de afgelopen tien jaar maar een beperkte uitbreiding van het betaald parkeren geweest, terwijl de parkeerdruk in sommige wijken flink is opgelopen. Klachten van hulpdiensten en bewoners nemen toe.

## 6.2 Beleid en maatregelen

### Hoofdpunten:

- Lagere parkeernormen in betaald parkeergebied;
- Maatwerk in bijzondere gebieden.
- Invoeren betaald parkeren bij bepaalde binnenstedelijke ontwikkelingslocaties.
- Eenvoudigere procedure invoering betaald parkeren en participatie met de buurt over wijze van invoering betaald parkeren.
- Introduceren van variatie in tijden en tarieven.

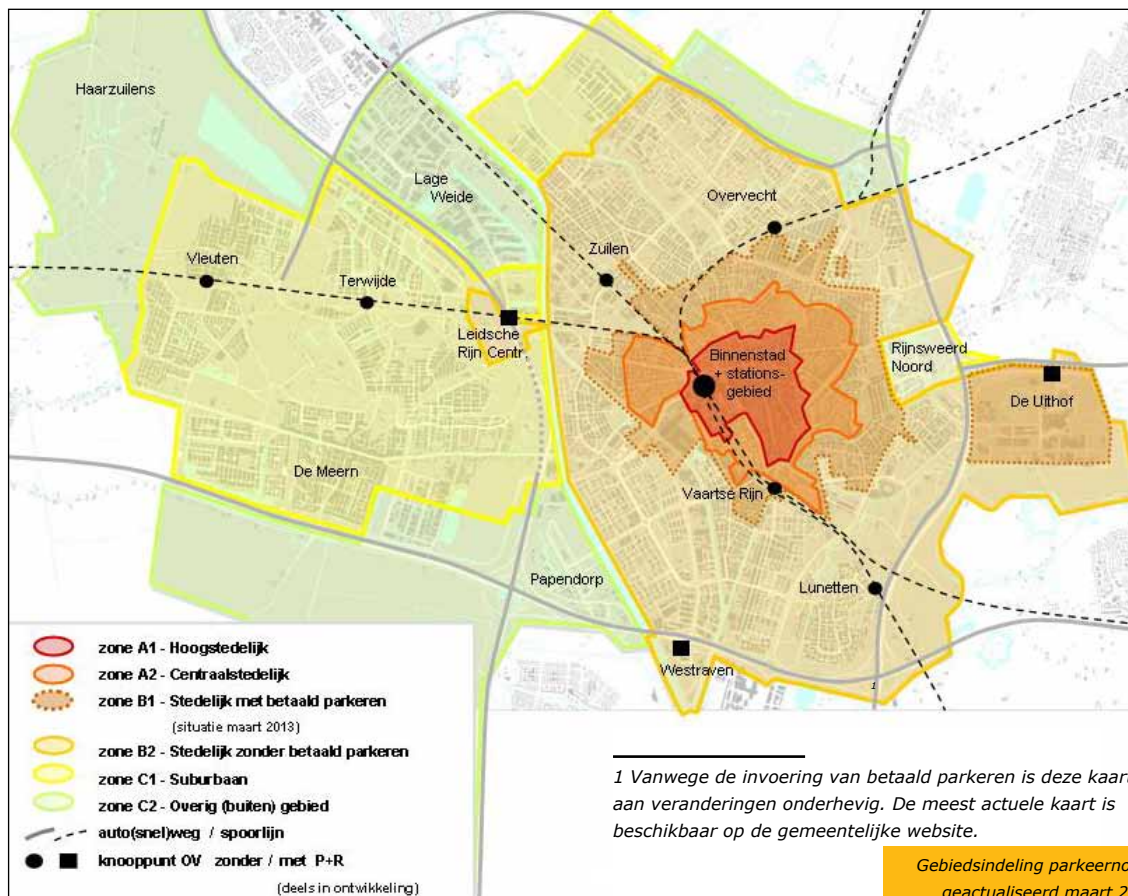


### Lagere parkeernormen in betaald parkeergebied

Utrecht wil een impuls geven aan de economische vitaliteit, leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad. Daarom willen we bij nieuwe ontwikkelingen in gebieden met betaald parkeren de parkeernormen voor de auto verantwoord verlagen. OV en fiets bieden immers een uitstekend alternatief voor het gebruik van de auto en betaald parkeren voorkomt dat eventuele nadelige gevolgen worden afgewenteld op de omgeving. Dit biedt een stimulans voor binnenstedelijke ontwikkelingen conform onze ambitie met binnenstedelijke verdichting. Dit betekent:

- In gebieden waar al betaald parkeren is ingevoerd mogen lagere parkeernormen worden toegepast (centrum en randen centrum).
- In gebieden waar (nog) geen betaald parkeren is ingevoerd, worden de minimum parkeernormen niet verlaagd.

In het centrum en randen van het centrum (zone A1 en A2) gaat de huidige minimumnorm voor autoparkeerplaatsen circa 25% omlaag. Dit zijn de hoogstedelijke en centraalstedelijke gebieden van de stad





(zie nevenstaand kaartbeeld). Het autobezit in deze gebieden is veel lager dan het landelijk gemiddelde en dit percentage is in lijn met het percentage dat in andere grote steden wordt gehanteerd. Ook is hier goed openbaar vervoer voor handen.

In het gebied binnen de snelwegen waar sprake is van betaald parkeren (zone B1) gaat de minimumnorm voor autoparkerplaatsen met circa 15% omlaag. Ook dit percentage is gebaseerd op het autobezit in deze gebieden, vergelijkbare percentages in andere grote steden en de aanwezigheid van openbaar vervoervoorzieningen.

Deze maatregel is verder uitgewerkt in de nota 'Parkeernormen Fiets en Auto' (zie bijlage 1).

In nevenstaande kaart 'Gebiedsindeling parkeernormen' worden de gebiedsgrenzen weergegeven van de 3 verschillende zones die we hanteren. Deze komen in grote lijnen overeen met de huidige gebieden, alleen op kleine onderdelen zijn aanpassingen gedaan om te komen tot logische gebiedsgrenzen, aansluiting op de

ABC-indeling van 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' en eenduidige indeling voor zowel parkeernormen als betaald parkeren. De zones zijn als volgt opgebouwd van binnen naar buiten:

- *Zone A1 (was gebied 1):* De hoogstedelijke zone. Deze zone betreft de binnenstad binnen de singels en het stationsgebied (rood in de kaart)
- *Zone A2 (was gebied 2):* De centraalstedelijke zone. Deze zone betreft een schil om de binnenstad en het stationsgebied (donker oranje in de kaart)
- *Zone B (was gebied 3):* De stedelijke zone. Dit is het gebied wat grotendeels binnen de snelwegen ligt. Ook de gebieden De Uithof en Leidsche Rijn Centrum behoren tot dit gebied (oranje in de kaart). Zone B is op gedeeld in B1 en B2. Het onderscheid tussen deze gebieden hangt samen met wel of niet betaald parkeren in het gebied. De grens tussen zone B1 en B2 is dus niet statisch, maar hangt samen met de eventuele uitbreiding van het betaald parkeergebied.
- *Zone C:* Deze zone is opgesplitst in een suburbane zone (zone C1) en een overige zone (zone C2). In dit gebied vallen onder andere de werkgebieden

Rijnsweerd, Papendorp, Ouderijn en Lage Weide en de woongebieden in Leidsche Rijn (geel en groen in de kaart).

### Maatwerk in bijzondere gebieden

Zeker in een centrumgebied is soms maatwerk ten aanzien van de toepassing van parkeernormen nodig, omdat er vaak sprake is van bijzondere functies en beperkte ruimte. Hetzelfde geldt voor werkgebieden buiten de binnenstad (Papendorp, Oudenrijn, Rijnsweerd, Leidsche Rijn Centrum en De Uithof). Als we voor alle mogelijke situaties regels proberen te maken, zien we al snel door de bomen het bos niet meer. We kiezen daarom voor eenvoudige, goed uit te leggen normen die we vastleggen in de nota 'Parkeernormen Fiets en Auto', met de mogelijkheid voor maatwerk in bijzondere situaties. In bijzondere situaties kan het college gemotiveerd afwijken van de standaardnormen. Bij een verzoek tot maatwerk ligt de bewijslast bij de ontwikkelaar.

Een mooi voorbeeld van maatwerk is het onderzoek dat gestart gaat worden om te bezien of bij locaties voor

studentenhuisvesting op De Uithof door optimalisering van dubbelgebruik van parkeerplaatsen met duidelijk minder parkeerplaatsen volstaan kan worden. Dit wordt gecombineerd met een experiment met (elektrische) leenauto's.

### Invoeren betaald parkeren bij bepaalde binnenstedelijke ontwikkelingslocaties

Het Dynamisch Stedelijk Masterplan geeft een overzicht van ontwikkellocaties binnen de snelwegen van Utrecht. De inzet is dat ontwikkelingen plaatsvinden op een aantal locaties. Het gaat om:

- Belastingkantoor;
- Kruisvaartkwartier;
- Merwedekanaalzone;
- Rotsoord;
- Tweede Daalsedijk;
- Veemarkt;
- Cartesiusdriehoek
- Werkspoorkwartier

## Parkeerbeleid als instrument voor de leefbaarheid in de wijk

Parkeerbeleid is geen doel op zich, maar een instrument om de leefbaarheid van de wijken te verbeteren. Dit kent vele aspecten:

- *De veiligheid garanderen*

De gemeente is verantwoordelijk voor de veiligheid. Door de hoge parkeerdruk in sommige wijken worden hulpdiensten gehinderd, waardoor de veiligheid niet goed gegarandeerd kan worden.

- *Ruimtelijke ontwikkelingen faciliteren*

Bij nieuwbouwontwikkelingen in gebieden met betaald parkeren passen we lagere parkeernormen toe. Dit biedt een stimulans voor ruimtelijke ontwikkelingen. Daarbij kunnen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen een aanjager zijn voor kwaliteitsverbetering in een hele buurt.

- *Ruimtelijke kwaliteit verbeteren*

Minder parkeren op straat als het niet nodig is. De beschikbare parkeercapaciteit op eigen terrein en op bedrijventerreinen moet optimaal gebruikt worden.

- *Ruimte voor alternatieven bieden*

We willen gebruik van fiets en openbaar vervoer bevorderen opdat de wijken gezond, leefbaar en aantrekkelijk blijven. De gemeente wil verder initiatieven voor herinrichting van straatparkeren ondersteunen. In sommige buurten is tekort aan fietsenstallingen, speelruimte of groen. In andere buurten ontstaan initiatieven voor deelauto's of oplaadpunten voor elektrische auto's.

Invoering van betaald parkeren is dienstbaar aan de leefbaarheid in de wijk op elk van deze aspecten.

Wij willen het mogelijk maken om de planontwikkeling op deze locaties te combineren met de invoering van betaald parkeren in het desbetreffende gebied. Ontwikkelingen komen namelijk makkelijker van de grond in gereguleerd gebied, doordat het gebruik van de bij de ontwikkeling gerealiseerde parkeervoorziening wordt gewaarborgd (en dus gefinancierd). Bijkomend voordeel is dat in gereguleerde gebieden lagere parkeernormen kunnen worden gehanteerd, waardoor ontwikkelaars minder parkeerplaatsen hoeven te realiseren. De gevolgen van een ontwikkeling worden



echter niet afgewenteld op de buurt, doordat de gebruikers van het pand niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning om op straat te parkeren. In geïsoleerd liggende locaties zoals de Merwedekanaalzone kan het betaald parkeren zich tot de locatie zelf beperken. In locaties die geïntegreerd zijn in het bestaand stedelijk gebied, zoals Rotsoord, de Tweede Daalsedijk en het Kruisvaartkwartier, zal betaald parkeren ook in bestaand gebied moeten worden ingevoerd om overloop van parkeerders naar de omgeving tegen te gaan. Dit is voor deze locaties verantwoord omdat de Tweede Daalsedijk en het Kruisvaartkwartier deels al aan betaald parkeren gebied grenzen en in de omgeving van Rotsoord als gevolg van de komst van tram en station Vaartsche Rijn een toename van de parkeerdruk in de wijk te verwachten is. De locatie Belastingkantoor ligt in een gebied waar al betaald parkeren geldt.

### Eenvoudigere procedure invoering betaald parkeren en participatie met de buurt over wijze van invoering betaald parkeren

We kiezen voor vereenvoudiging van de procedure voor het invoeren van betaald parkeren, gecombineerd met uitbreiding volgens logische grenzen en participatie met de buurt over de wijze van invoering. Tijdige invoering van betaald parkeren kan een positieve spiraal tot gevolg hebben voor de leefbaarheid van de



wijk. Lang uitstel van invoering van betaald parkeren leidt tot hinder en problemen. Aan de andere kant is het ook niet reëel om al betaald parkeren in te voeren in buurten waar (nog) geen objectief vast te stellen parkeerprobleem bestaat.

Daarom stellen we een objectief criterium vast op basis waarvan invoering van betaald parkeren plaatsvindt: parkeerdruk. Indien de parkeerdruk in een gebied structureel hoger is dan 80% wordt betaald parkeren ingevoerd. De eis dat een meerderheid van bewoners voor invoering moet zijn, wordt losgelaten. Bewoners worden juist betrokken door hen te laten meedenken over de dagen en tijden dat het parkeerregime gaat gelden. Daarnaast spelen we in op wensen van bewoners om de leefbaarheid in de wijk te bevorderen door herinrichting van de openbare ruimte en straatparkeren ten behoeve van bijvoorbeeld fietsenklemmen, speelruimte of groen, deelauto's en oplaadpunten voor elektrische auto's. We streven er daarbij ook naar om dubbelgebruik van parkeervoorzieningen in de wijk te bevorderen.

Ook in de omgeving van winkelcentra waar parkeeroverlast ontstaat in omliggende woonbuurten bestaat de mogelijkheid om betaald parkeren in te voeren. Dit geldt voor de grote wijkwinkelcentra zoals Kanaleneiland, Overvecht en Leidsche Rijn Centrum.

Invoering van betaald parkeren gebeurt voortaan in vooraf vastgestelde gebieden<sup>1</sup>. Hiermee wordt voorkomen dat betaald parkeren versnipperd wordt ingevoerd en dat gebieden met betaald parkeren onlogisch begrensd zijn. Een logische grens is nodig zodat duidelijkheid ontstaat voor de gebruikers.

#### Introduceren van variatie in tijden en tarieven

Op dit moment zijn de tarieven alleen afhankelijk van de locatie. Hoe dichterbij het centrum, hoe hoger het tarief. Daarnaast is ook variatie naar tijd of dag mogelijk.

- In het centrum en overige winkelgebieden is de druk op zaterdag aanmerkelijk hoger dan bijvoorbeeld op maandag. Zowel voor de verdeling van de schaarse ruimte als voor het economisch functioneren van winkels is een grotere spreiding van winkelbezoekers over de week positief. Deze spreiding kan worden gestimuleerd door op relatief rustige dagen andere tarieven te berekenen dan op relatief drukke dagen. Om het effect hiervan te bepalen wordt een proef voorbereid, onder andere voor goedkoper kortparkeren op de Kanaalstraat.
- In sommige woonbuurten is de parkeerdruk alleen 's avonds hoog, terwijl er overdag geen problemen zijn. In andere buurten wordt de druk juist veroorzaakt door werknemers die overdag parkeren. Het is dus niet altijd noodzakelijk om van 9.00 tot 21.00 uur te reguleren. Het credo is: reguleren wanneer het nodig is, vrijlaten zolang het kan.

---

<sup>1</sup> In de procedure Invoering Betaald Parkeren is de kaart met gebiedsindeling opgenomen.

# Parkeertarieven

Een financieel gezonde stad vraagt om een sluitende parkeerexploitatie en een eerlijke verdeling van de baten en kosten. Door de tarieven van de vergunningen voor bewoners en bedrijven zodanig aan te passen dat ze een evenredige positieve bijdrage leveren aan de parkeerexploitatie, een hoger tarief te vragen voor de 2e bewonersvergunning en de invoering van een meer aflopende (vanuit het centrum naar buiten) tarifiering van het bezoekersparkeren ontstaat een betere balans tussen de baten en kosten van de verschillende parkeerproducten. Door de introductie van variatie in tarieven van bezoekersparkeren naar tijd kunnen we voldoen aan de vraag naar meer flexibiliteit.



## 7.1 Uitgangssituatie

De huidige tariefstructuur van parkeren maakt onderscheid in drie gebieden:

- Gebied 1 wordt gevormd door de binnenstad binnen de singels en het stationsgebied (zone A1 in deze nota);
- Gebied 2 is het overig centrumgebied (zone A2 in deze nota);
- Gebied 3 is het betaald parkeergebied buiten het centrum, de schil (zone B1 in deze nota).

Opvallende aspecten aan de huidige tariefstructuur zijn:

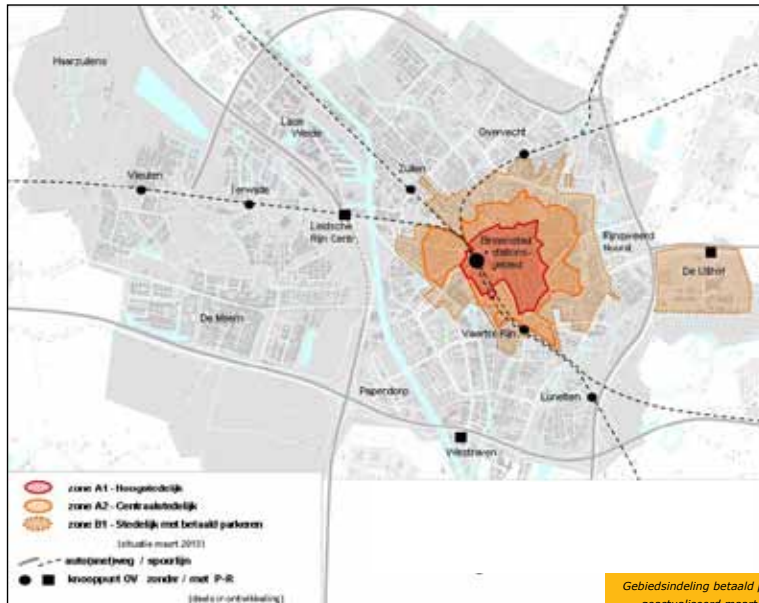
- Een groot verschil in hoogte van het tarief tussen de zones A1 en A2, terwijl het onderscheid tussen de beleefde ruimte op straat gering is. Het verschil tussen de kortparkeertarieven in zone A2 en zone B1 is juist gering (zie tabel hierna).
- Met de huidige vergoedingen voor bewonersvergunningen is vooral buiten de singels betaald parkeren in veel wijken niet kostendekkend te realiseren.

- Het bezoekersparkeren in de zones A1 en A2 levert het grootste deel van de batenkant van de parkeereexploitatie.
- De exploitatie van fietsenstallingen, de handhaving van gevaarlijk en verkeerd gestalde fietsen en de exploitatie van P+R-voorzieningen zijn de grootste kostenposten van de parkeereexploitatie.



	<b>Zone A1 (hoogstedelijk)</b>	<b>Zone A2 (centraal stedelijk)</b>	<b>Zone B1 (stedelijk)</b>
Uurtarief (kortparkeren)	4,26	2,60	2,33
Vergunningtarief per maand (bewoners)	18,10	6,20	5,70
Vergunningentarief in belanghebbendegarages (abonnementen)	77,79	33,07	-

*Uitgangssituatie:  
Parkeertarieven voor  
bewoners Utrecht 2012*



Gebiedsindeling betaald parkeren  
geactualiseerd maart 2013

## 7.2 Beleid en maatregelen

### Hoofdpunten:

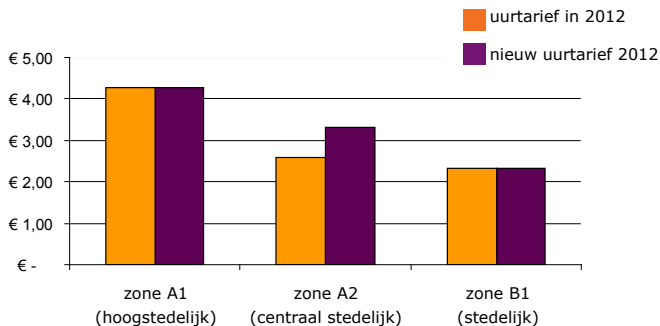
- Invoering meer aflopende (vanuit het centrum naar buiten) tarifiering van bezoekersparkeren.
- Meer balans tussen uitgaven voor parkeerhandhaving en vergoedingen bedrijven- en bewonersvergunningen.

Wij kiezen ervoor om de totale kosten van beheer, exploitatie en handhaving van fietsstallingen en parkeervoorzieningen in balans te houden met de inkomsten uit de totale parkeerexploitatie. Dit betekent dat waar extra uitgaven worden gevraagd of inkomsten verminderen, er op andere onderdelen extra inkomsten moeten worden gegenereerd. En de kosten van de inzet van het parkeerinstrument moeten worden opgebracht door de automobilisten zelf en worden rechtvaardig verdeeld over degene die de kosten veroorzaken. We houden daarbij vast aan het uitgangspunt dat we de lasten met name bij bezoekers leggen en in mindere mate bij bewoners.

### Invoering meer aflopende (vanuit het centrum naar buiten) tarifiering van bezoekersparkeren

Om de opbouw van de bezoekersparkeertarieven aan te passen bij de ontwikkeling van de stad kiezen we voor een tariefopbouw met een meer aflopende schaal van binnen naar buiten:

- De kortparkeertarieven worden rechtsevenredig lager naarmate men verder uit het centrum komt. Het 'tussentarief' (zone A2) wordt verhoogd tot een niveau dat precies ligt tussen de tarieven voor zone A1 en zone B1. Dit is meer in lijn met de beleefde stedelijke ruimte op straat. Het tarief voor kortparkeren in zone A2 zou daarmee uitkomen op € 3,30 (tegenover € 2,60, beiden prijspeil 2012).



- Voor winkelcentra buiten de binnenstad willen we maatwerk aanbieden in de te hanteren tarieven voor bezoekersparkeren. Het gaat hierbij om de winkelcentra Overvecht, Kanaleneiland en Leidsche Rijn Centrum.

#### Meer balans tussen uitgaven voor parkeerhandhaving en vergoedingen bedrijven- en bewonersvergunningen

Parkeerbeleid is een instrument om de leefbaarheid in wijken te verbeteren. We houden vast aan het uitgangspunt dat we de lasten met name bij bezoekers leggen. In de woonwijken zijn opbrengsten van bezoekersparkeren laag, de parkeerexploitatie leunt daar op de (beperkte) opbrengsten van het vergunningparkeren. Om bij uitbreiding van het betaald parkeren gebied kosten en opbrengsten in balans te houden, kiezen wij ervoor de kosten voor de inzet van parkeerhandhaving meer te dekken uit de vergoedingen voor parkeervergunningen. Hiervoor willen we de volgende vergoedingen voor vergunningen als volgt geleidelijk verhogen:

- De vergoedingen voor bedrijven- en bewonersvergunningen in zone A1 worden tot 2016

geleidelijk verhoogd met in totaal 16% (bovenop inflatie).

- De vergoedingen voor bedrijven- en bewonersvergunningen in zone A2 worden tot 2016 geleidelijk verhoogd met in totaal 50% (bovenop inflatie). Vanwege de samenhang met de stijging van de kortparkeertarieven in zone A2 is deze stijging verhoudingsgewijs hoger dan in zone A1 en B1.
- De vergoedingen voor bedrijven- en bewonersvergunningen in zone B1 worden tot 2016 geleidelijk verhoogd met in totaal 30% (bovenop inflatie).

De vergoeding voor een tweede parkeervergunning (mits daarvoor voldoende ruimte beschikbaar is) wordt op korte termijn sterker verhoogd.

Dit vormde onderdeel van U-aan-Z, een traject waarmee aan in het voorjaar van 2011 aan Utrechters is gevraagd wat de gemeente slimmer, beter of goedkoper zou kunnen uitvoeren. Het idee 'de tweede parkeervergunning duurder' vormde onderdeel van de top 10 en was één van de zeven waarvan door de raad besloten is deze uit te voeren.

Gewijzigde parkeertarieven 1 juli 2013\* en indicatie tarieven 2016\*\* na verwerking voorstellen

	<b>Zone A1 (hoogstedelijk)</b>	<b>Zone A2 (centraalstedelijk)</b>	<b>Zone B1 (stedelijk)</b>
Uurtarief (kortparkeren)	<i>Ongewijzigd</i>	<i>Tarief gemiddelde van tarieven Zones A1 en B1</i>	<i>Ongewijzigd</i>
	4,34	3,36 (+ 0,72)	2,37
Vergunningtarief per maand (bewoners)	<i>16% verhogen t/m 2016</i>	<i>50 % verhogen t/m 2016</i>	<i>30 % verhogen t/m 2016</i>
1e vergunning	2013 19,12 (+ 0,72) 2016 21,00 (+ 2,60)	2013 7,08 (+ 0,78) 2016 9,30 (+ 3,00)	2013 6,23 (+ 0,43) 2016 7,41 (+ 1,61)
Vergunningtarief per maand (bewoners)	<i>nvt</i>	<i>Verhogen tarief 2e vergunning Bij verdubbeling tarief</i>	<i>Verhogen tarief 2e vergunning Bij verdubbeling tarief</i>
2e vergunning		<i>1e vergunning:</i> 2013 14,16 2016 18,60	<i>1e vergunning:</i> 2013 12,46 2016 14,82
Vergunningtarief per maand (zakelijk)	<i>16% verhogen t/m 2016</i>	<i>50 % verhogen t/m 2016</i>	<i>30 % verhogen t/m 2016</i>
1e vergunning	2013 58,59 (+ 3,42) 2016 62,93 (+ 7,73)	2013 33,75 (+ 6,00) 2016 40,50 (+ 13,05)	2013 29,90 (+ 3,45) 2016 33,80 (+ 7,35)
Vergunningtarief per maand (zakelijk)	<i>Verhogen tarief 2e en volgende vergunning</i>	<i>Verhogen tarief 2e en volgende vergunning</i>	<i>Verhogen tarief 2e en volgende vergunning</i>
2e en volgende vergunning	<i>Bij verdubbeling tarief 1e vergunning :</i> 2013 117,18 2016 125,86	<i>Bij verdubbeling tarief 1e vergunning:</i> 2013 67,50 2016 81,00	<i>Bij verdubbeling tarief 1e vergunning:</i> 2013 59,80 2016 67,60

\* verhoging vergunningtarieven 2013 gebaseerd op tarieven 2012 inclusief correctie prijsindex 2013 (1,75%)

\*\* verhoging vergunningtarieven 2016 gebaseerd op tarieven 2012 exclusief jaarlijkse correctie prijsindexcijfer

# Financiële effecten

Het voorgestelde beleid en de maatregelen in deze nota Stallen en Parkeren hebben uiteraard consequenties voor de parkeerexploitatie. Uitgangspunt is dat de extra kosten en baten met elkaar in evenwicht zijn en dat de parkeerexploitatie meerjarig sluitend is. In deze paragraaf wordt ingegaan op de verwachte financiële effecten per hoofdpunt. Het in de nota voorgestelde beleid en de maatregelen vormen een pakket en veranderingen in dit pakket hebben consequenties voor de andere onderdelen.



## 8.1 Effecten van het beleid en de maatregelen voor de parkeerexploitatie

Het beleid en de maatregelen uit deze nota hebben uiteraard consequenties voor de parkeerexploitatie. Per hoofdpunt worden deze financiële consequenties hier aangegeven.. De nota Stallen en Parkeren omvat inhoudelijk en financieel een samenhangend pakket van maatregelen. Omdat er sprake is van onderlinge beïnvloeding, is het lastig om de effecten van de nota goed in te schatten, laat staan deze per maatregel te benoemen. In deze paragraaf is hiertoe toch een inschatting gemaakt

### Fietsenstallen

De financiële consequenties van de inzet op (betaalde en onbetaalde) fietsenstallingen in het centrum en bij knooppunten en voorzieningen vormt, net als de succesvolle handhaving van weesfietsen in de binnenstad, onderdeel van het uitvoeringsprogramma 'Op naar Utrecht Fietsstad'. Het uitvoeren daarvan vergt nu geen specifieke financiële beslissingen, want dat is beleid in uitvoering.

Met deze nota stellen we wel aanvullende instrumenten voor om niet alleen op gevaarlijk, maar ook op hinderlijk gestalde fietsen te kunnen handhaven. Daarnaast maken wij gezien de grote maatschappelijke vraag handhaving op weesfietsen in de gehele gemeente mogelijk: zowel bij andere stations als in de wijken buiten de binnenstad. Gezien de omvang van de problematiek reserveren we € 1,3 miljoen extra per jaar voor fietshandhaving (extra inzet personeel en uitbreiding depotruimte).

### Parkeren op straat

De inzet op meer ruimte voor voetgangers en fietsers en investeren in de openbare ruimte in de binnenstad en in woonwijken door het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat heeft een groot effect op de parkeerexploitatie. Het gaat dan vooral om de bezoekersparkeerplaatsen. Wanneer parkeerplaatsen worden opgeheven volgens de vigerende Procedure Opheffen Parkeerplaatsen wordt een financiële compensatie verlangd die gebaseerd is op de voorziene vermindering van de inkomsten en een compensatieperiode van 10 jaar. Voor het opheffen van een parkeerplaats in de binnenstad gaat het dan snel

om bedragen van circa € 30.000 per plek. Buiten het centrum is de financiële compensatie een stuk lager. In de parkeerexploitatie is het financiële effect van het opheffen van 50 straatparkeerplaatsen in de binnenstad en 60 straatparkeerplaatsen in de woonwijken als jaarlijks bedrag kleiner. Het gaat dan immers om de inkomstenderving van het betreffende jaar. Het effect werkt echter wel structureel door.

De financiële effecten van het opheffen van de parkeerplaatsen bij Lucasbolwerk en Janskerkhof zijn al in de Meerjarenparkeerexploitatie verwerkt.

Het herzien van de vigerende procedure Opheffen Straatparkeerplaatsen heeft een inkomstenderving tot gevolg, aangezien in elk rayon 2% van de parkeercapaciteit mag worden opgeheven ten behoeve van leefbaarheidsinitiatieven zoals het plaatsen van fietsklemmen of groenvoorzieningen. Omdat niet bekend is waar en wanneer de eerste parkeerplaatsen volgens deze procedure worden opgeheven, is hiervan geen financieel effect te duiden.

Het bieden van een duidelijk parkeerproduct voor bezoekers organiseren we via een andere aanpak

van bestaande projecten en investeringsmiddelen en heeft dan ook geen financiële gevolgen voor de parkeerexploitatie.

### Hoogwaardige P+R-voorzieningen

De herijking van het P+R-beleid heeft eenerschikking van de investeringsmiddelen voor het P+R-programma tot gevolg. Voor een deel is dezeerschikking al opgenomen in het Meerjarenperspectief Bereikbaarheid en Luchtkwaliteit (MPB) 2012. De financiële gevolgen van het uitstellen van de realisatie van P+R Hooggelegen, het langer handhaven van de voorziening P+R Papendorp en het naar voren halen van de realisatie van de P+R Leidsche Rijn Centrum worden verwerkt in een herprogrammering van het deelprogramma P+R-voorzieningen en vervolgens in het MPB. Voor het stimuleren van P+R-gebruik bij NS stations en andere OV knooppunten in de stad en het verbeteren van gebruikersgemak en overstapvoorzieningen op deze locaties reserveren we voor de komende jaren in totaal 1 miljoen euro. De daadwerkelijke kosten zijn pas bekend als de

exacte maatregelen bekend zijn. Deze investering wordt verwerkt bij de herprogrammering van het deelprogramma P+R-voorzieningen en vervolgens in het MPB.

### Parkeernormering en betaald parkeren

De hoofdpunten lagere parkeernormen in betaald parkeergebied, maatwerk in bijzondere gebieden en invoeren betaald parkeren bij bepaalde binnenstedelijke ontwikkelingslocaties hebben geen grote consequenties voor de parkeerexploitatie en kunnen we realiseren door het aanpassen van werkwijzen en binnen de reguliere werkprocessen. Indien de tarieven voor bedrijven en bewoners worden aangepast zoals in deze nota opgenomen kan de wijziging in de procedure van de invoering van betaald parkeren binnen de bestaande parkeerexploitatie worden uitgevoerd. De financiële effecten van het introduceren van variatie in tijden en tarieven in het betaald parkeerregime zijn nog moeilijk te voorspellen. Aan de hand van ervaring die hier mee wordt opgedaan, wordt dit effect verwerkt in de Meerjarenexploitatie Parkeren.

### Parkeertarieven

De verwachting is dat de invoering van meer aflopende (vanuit het centrum naar buiten) tarifiering van bezoekersparkeren jaarlijkse mogelijke meeropbrengsten genereert voor de parkeerexploitatie van circa € 1,5 miljoen. Het geleidelijk verhoging van de vergoedingen voor parkeervergunningen leidt over vier jaar tot mogelijke meeropbrengsten van circa € 1,2 miljoen, het effecten van deze maatregel is echter op voorhand lastig in te schatten. Deze meeropbrengsten zijn overigens 'bruto', wij verwachten dat de financiële effecten van de maatregelen die uit de nota voortvloeien elkaar 'netto' in evenwicht houden.

## 8.2 Samenvatting financiële effecten van het beleid en de maatregelen

Navolgend overzicht bevat een samenvattend overzicht van de financiële effecten van de diverse hoofdpunten uit de nota Stallen en Parkeren en de wijze waarop deze gedekt worden.



Uitgangspunt is om de kosten en opbrengsten van het voorgestelde beleid en maatregelen in balans te houden. De effecten van de extra handhaving van gestalde fietsen en het opheffen van bezoekersparkeerplaatsen in het centrum en in de woonwijken worden opgevangen

door de hogere inkomsten voor het bezoekersparkeren op straat net buiten het centrum en de tariefsverhoging van de bewoners- en bedrijvenvergunningen. Het effect op de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van de stad is echter niet neutraal, dit is zeer positief.

### Overzicht financiële effecten

	effect	dekking
<b>Fietsenstallen</b>		
inzet op (betaalde en onbetaalde) fietsenstallingen in het centrum en bij knooppunten en voorzieningen	structureel vanaf 2013	uitvoeringsprogramma 'Op naar Utrecht Fietsstad' (MPB)
verbetering handhaving op weesfietsen, foutgestalde fietsen en hinderlijk gestalde fietsen	structureel vanaf 2013	parkeerexploitatie (extra kostenpost) bovenop uitvoeringsprogramma 'Op naar Utrecht Fietsstad' (MPB)
fietsparkeernormen bij nieuwe voorzieningen	-	-
<b>Parkeren op straat</b>		
opheffen 50 straatparkeerplaatsen in zone A1	structureel vanaf 2014	parkeerexploitatie (inkomstenderving)
opheffen 60 straatparkeerplaatsen in zone A2 en B1	structureel vanaf 2014	parkeerexploitatie (inkomstenderving)
herziene procedure opheffen straatparkeerplaatsen	structureel vanaf 2013	parkeerexploitatie (inkomstenderving) >>

&gt;&gt;

**Hoogwaardige P+R-voorzieningen**

uitstellen realisatie P+R Hooggelegen, langer handhaven P+R Papendorp en naar voren halen realisatie P+R Leidsche Rijn Centrum	incidenteel	herprogrammering deelprogramma P+R-voorzieningen en MPB
--	-------------	---

stimuleren van P+R-gebruik bij NS stations en andere OV knooppunten in de stad en het verbeteren van gebruikersgemak en overstapvoorzieningen	incidenteel	herprogrammering van het deelprogramma P+R-voorzieningen en MPB
---	-------------	---

**Parkeernormering en betaald parkeren**

parkeernormen	-	-
---------------	---	---

herziene procedure invoering betaald parkeren	-	-
---	---	---

variatie in tijden en tarieven in het betaald parkeerregime	incidenteel en structureel	parkeereexploitatie (effect afhankelijk van maatregel)
---	----------------------------	--

**Parkeertarieven**

invoering van meer aflopende (vanuit het centrum naar buiten) tarifiering van bezoekersparkeren	structureel vanaf 2013	parkeereexploitatie (extra inkomsten)
---	------------------------	---------------------------------------

verhoging vergoedingen voor parkeervergunningen (inclusief verhoging vergoeding voor 2e vergunning)	structureel vanaf 2013	parkeereexploitatie (extra inkomsten, per jaar toenemend)
---	------------------------	---

# Uitvoeringprogramma

Sommige onderdelen van het beleid en de maatregelen van deze nota Stallen en Parkeren vragen een verdere uitwerking tot concrete acties. In dit hoofdstuk vindt u het uitvoeringsprogramma van deze nota. Uit de planning blijkt dat de uitwerking voortvarend wordt opgepakt.



## Fietsenstallen

### **Wat: Fietsparkeernormennota**

Maakt onderdeel uit van de nota 'Parkeernormen Fiets en Auto' (zie bijlage 1).

*Wanneer:* voorjaar 2013, bij definitieve besluitvorming Nota Stallen en Parkeren.

### **Wat: Realisatie fietsenstallingen in de Binnenstad en bij knooppunten en voorzieningen**

Dit maakt onderdeel uit van het in uitvoering zijnde uitvoeringsprogramma 'Op naar Utrecht fietsstad'.

*Wanneer:* in uitvoering

### **Wat: Intensiveren handhavingsprogramma fietsenstallen**

Het handhaven van hinderlijk gestalde fietsen in het stationsgebied en het kernwinkelgebied starten we actief op specifieke locaties (hotspots). Weesfietsenacties in de wijken zullen, net als de mogelijkheid voor het creëren

van meer fietsparkeervoorzieningen, onderdeel vormen van de fietsparkeerschouwen die wij na vaststelling van de Nota Stallen en Parkeren gaan uitvoeren.

*Wanneer:* vanaf voorjaar 2013, na definitieve besluitvorming over Nota Stallen en Parkeren.

### **Wat: Verlagen stallingstermijn fiets bij stationsgebied**

In de huidige situatie kan een fiets rondom het stationsgebied vier weken blijven staan. Om overlast beter aan te kunnen pakken willen we het handhavingsbeleid op dit punt aanscherpen. Concreet wordt uitgewerkt op welke wijze de stallingstermijn teruggebracht kan worden tot 14 dagen, hoe dat juridisch geregeld moet worden, welke besluitvorming daaraan ten grondslag ligt en welke organisatorische consequenties dat heeft, hoe dit zich verhoudt tot andere (handhavings)maatregelen en wat de financiële consequenties zijn.

*Wanneer:* zomer 2013

## Parkeren op straat

### **Wat: Uitvoeringsplan straatparkeren binnenstad**

In samenhang met de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte, zoals opgenomen in het Kwaliteitsplan Binnenstad, wordt uitgewerkt waar en wanneer straatparkeerplaatsen in de binnenstad kunnen worden verminderd. Hierbij wordt een relatie gelegd met de bestaande capaciteit in parkeergarages aan de rand van de binnenstad, evenals met de financiële consequenties.

Ook voor de woonwijken worden de plannen voor het opheffen van straatparkeerplaatsen uitgewerkt. Daarnaast wordt de "Procedure opheffen parkeerplaatsen" vereenvoudigd, zodat initiatieven in de toekomst makkelijker van de grond komen.

*Wanneer:* najaar 2013

### **Wat: Aanpassen Parkeerverwijzing**

Het parkeerverwijssysteem wordt stapsgewijs verbeterd. De verbeteringen hebben tot doel om het gebruik van P+R te stimuleren, om automobilisten vanaf de

snelweg te geleiden naar de juiste invalsroutes en om het zoekverkeer in het centrum te verminderen. Het parkeerverwijssysteem bestaat uit de (statische) bewegwijzering en het (dynamische) parkeerroute-informatiesysteem (PRIS). Daarnaast wordt met marktpartijen en andere overheden gezocht naar een uniforme uitwisseling van parkeerdata, zodat ook incarinformatie kan worden gegeven, gebruik makend van nieuwe technieken zoals apps.

*Wanneer:* 2014

## Hoogwaardige P+R-voorzieningen

### **Wat: Realisatie P+R Leidsche Rijn Centrum**

*Wanneer:* zomer 2013

### **Wat: Actieplan maatregelen P+R**

De voorgestelde koers voor het concentreren van de P+R-capaciteit op drie hoofdlocaties wordt samen met het BRU verder uitgewerkt, uitmondend in heldere afspraken voor de productverbetering van het openbaar

vervoer tussen de hoofdlocaties P+R en de binnenstad. Het gaat daarbij onder andere om het verbeteren van de busontsluiting van Westraven en de invulling van P+R in Leidsche Rijn Centrum inclusief busontsluiting.

*Wanneer:* zomer 2013

**Wat: Realisatie extra P+R-plaatsen op NS-station Vleuten**

*Wanneer:* bij de realisatie nieuwbouwontwikkelingen bij het station, in 2013.

## **Parkeernormering en betaald parkeren**

**Wat: Autoparkeernormennota**

Dit maakt onderdeel uit van de nota 'Parkeernormen Fiets en Auto' (zie bijlage 1).

*Wanneer:* voorjaar 2013, bij definitieve besluitvorming Nota Stallen en Parkeren.

**Wat: Aanpassing procedure invoering betaald parkeren**

De procedure voor de invoering van betaald parkeren wordt aangepast als gevolg van de maatregelen uit deze nota: invoering op basis van objectieve criteria, in logisch begrensde gebieden en de precieze invulling in overleg met de buurt. Ook het invoeren van betaald parkeren bij bepaalde binnenstedelijke ontwikkellocaties wordt in de procedure meegenomen.

*Wanneer:* voorjaar 2013, bij definitieve besluitvorming Nota Stallen en Parkeren.

**Wat: Aanpassing uitgiftebeleid parkeervergunningen**

Het uitgiftebeleid voor parkeervergunningen (eerste en tweede bewonersvergunning en bedrijfsvergunning) wordt aangepast op basis van de nota Stallen en Parkeren (recht op een parkeervergunning vervalt als wordt afgeweken van de parkeernormen). Het gewijzigde uitgiftebeleid wordt juridisch verankerd in de parkeerplaatsenverordening.

*Wanneer:* voorjaar 2013, bij definitieve besluitvorming Nota Stallen en Parkeren.

## Parkeertarieven

### **Wat: Pilot tijd- en tariefdifferentiatie**

Om ervaring op te doen met de effecten van tijd- en tariefdifferentiatie wordt een pilot opgestart, waarbij voor- en nametingen worden gedaan. Ook kan dan meer inzicht worden gekregen in de financiële effecten van deze maatregel.

*Wanneer:* zomer 2013

### **Wat: Aanpassen parkeerbelastingverordening**

Het uurtarief in de zone A2 wordt verhoogd. Deze wijziging wordt gecommuniceerd. Daarvoor wordt eerst de parkeerbelastingverordening aangepast.

*Wanneer:* voorjaar 2013, bij definitieve besluitvorming  
Nota Stallen en Parkeren.

## Financiële effecten

### **Wat: Monitoringsprogramma financiële effecten nota Stallen en Parkeren**

De maatregelen van de nota Stallen en Parkeren hebben effect op de parkeereexploitatie. Er wordt een monitoringsprogramma opgesteld, waarmee de financiële effecten van maatregelen kunnen worden voorspeld. Dit maakt een zorgvuldige (beheerst op de risico's) wijze van invoering van de maatregelen mogelijk.

*Wanneer:* begin 2013, daarna jaarlijks

