



Plaatsingscriteria fietsparkeervoorzieningen

Gemeente Utrecht

Vastgesteld door het College van B&W op 09.2002

1. Inleiding

Het stimuleren van het fietsgebruik vormt een belangrijk onderdeel van het Utrechtse mobiliteitsbeleid. Een belangrijke reden om af te zien van het gebruik van de fiets is de grote kans op fietsendiefstal. Daarom is in het fietsbeleid het realiseren van voldoende stallingsvoorzieningen langs de hele verplaatsingsketen (herkomst-route-bestemming) een belangrijke pijler.

In 1993 is, met steun van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, in het kader van het project Masterplan Fiets in de Vogelenbuurt een proefproject uitgevoerd met als doel een keten van fietsparkeervoorzieningen te realiseren. Iedereen die dat wilde, moest zijn of haar fiets kunnen stallen in een afgesloten ruimte en op een redelijke loopafstand van de woning. Daartoe is een aantal buurtstallingen gerealiseerd alsmede een aantal zogenaamde fietstrommels. Verder zijn er in de wijk op veel plekken fietsenklemmen geplaatst. Dat het realiseren van buurtstallingen, fietstrommels en fietsklemmen ook in 2002 nog in een behoefte voorziet, blijkt uit de aanvragen van bewoners die bij het Parkeerbedrijf Gemeente Utrecht (PGU) en de verschillende wijkbureaus binnen komen. De behoefte aan voorzieningen waar de fiets afgesloten, tegen een redelijke prijs, gestald kan worden, is groot. Voor het merendeel van de reeds gerealiseerde buurtstallingen, met name de stallingen die dicht in de buurt van de Binnenstad staan, bestaat op dit moment een wachtlijst van een jaar. Ook voor een aantal fietstrommels bestaat een wachtlijst.

In de nota 'Verder met de fiets' en het bedrijfsplan fietsparkeren 2002 is vastgesteld dat de gemeente de komende jaren diverse fietstrommels, buurtstallingen en fietsklemmen zal realiseren in Utrecht. Om onduidelijkheden of willekeur met betrekking tot het plaatsen van deze fietsparkeervoorzieningen te voorkomen is het noodzakelijk heldere plaatsingscriteria vast te stellen. Ook eventuele toekomstige bezwaren van bewoners tegen het (niet) plaatsen van fietsparkeervoorzieningen kunnen worden getoetst aan deze criteria.

Hieronder worden de verschillende plaatsingscriteria weergegeven. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen plaatsingscriteria met betrekking tot buurtstallingen en fietstrommels enerzijds en plaatsingscriteria met betrekking tot fietsklemmen anderzijds.

2. Plaatsingscriteria buurtstallingen en fietstrommels

Het plaatsen van fietstrommels en buurtstallingen dient te voldoen aan de volgende criteria.

2.1 Algemeen

- Het Parkeerbedrijf zal bij haar investeringen de prioriteit leggen bij het realiseren van fietsparkeervoorzieningen voor bewoners en bezoekers van de stad. Dat wil zeggen dat fietsparkeervoorzieningen voor bedrijven de minste prioriteit krijgen aangezien deze geen publiek karakter hebben maar bedoeld zijn voor een beperkte doelgroep. Echter indien bedrijven bereid zijn zelf de realisatie, beheer en onderhoud van de besloten stalling te financieren, dan is het Parkeerbedrijf bereid een adviesrol te vervullen.
- Fietstrommels en buurtstallingen worden alleen geplaatst indien men niet beschikt over een eigen berguimte of achterom waar de fiets gestald kan worden. Indien men hier wel over beschikt, komt men niet in aanmerking voor een plaats in een buurtstalling of fietstrommel. Hiermee wordt voorkomen dat bewoners die zelf hun fietsparkeerprobleem op kunnen lossen een beroep doen op de beschikbare gelden, waardoor onvoldoende kan worden voorzien in de behoefte van bewoners die wel daadwerkelijk een fietsparkeerprobleem hebben. Deze voorwaarde sluit aan bij het uitgiftebeleid voor parkeervergunningen.
- Het bezettingspercentage voorafgaand aan plaatsing van de fietstrommel dient 100% te zijn. Voor een buurtstalling geldt een bezettingspercentage van 80%. Dit om te voorkomen dat het plaatsen van de fietstrommel of buurtstalling leidt tot een negatief exploitatieresultaat. De aanvrager van de fietstrommel is zelf verantwoordelijk voor het verkrijgen van de vastgestelde bezettingspercentages. Hij zal dit door middel van inschrijvingen moeten kunnen aantonen. De bezettingsgraad van 80% voor een buurtstalling dient door de gemeente Utrecht (het Parkeerbedrijf) middels een marktonderzoek te worden aangetoond. De aanvragers van een stallingsplaats in een fietstrommel of buurtstalling dienen vooraf een intentieovereenkomst voor werkelijke afname van de stallingsplaats te ondertekenen.
- Het Utrechtse parkeerbeleid is er op gericht de schaarste aan parkeerruimte zo goed en eerlijk mogelijk te verdelen over alle groepen gebruikers. Met het oog op de parkeerregulering wordt gestreefd naar een optimaal evenwicht tussen enerzijds het aantal uit te geven parkeervergunningen en anderzijds de beschikbare ruimte op straat. Om ook voldoende ruimte te reserveren voor speciale

parkeervoorzieningen (zoals laad- en losplaatsen, gehandicaptenparkeerplaatsen en fietsparkeervoorzieningen) wordt binnen het Parkeerbedrijf de regel gehanteerd dat maximaal 10% van het totaal beschikbare parkeerareaal ten behoeve hiervan mag worden aangewend. Van deze 10% mag 2% voor fietsparkeervoorzieningen worden gebruikt.

- Hierbij geldt wel dat het beleid van het Parkeerbedrijf ten aanzien van het opheffen van parkeerplaatsen is gericht op uiterste terughoudendheid. Bij het uitbrengen van een advies over het opheffen van parkeerplaatsen neemt het Parkeerbedrijf de volgende criteria in overweging:
 - de relatie met het vastgestelde beleid (Ontwerp Parkeernota 2001);
 - de ligging van de parkeerplaatsen;
 - eventuele compensatie van straatparkeerplaatsen op straat of in garages;
 - de parkeerdruk;
 - eventuele wachtlijsten voor vergunningaanvragen.

Het beleid met betrekking tot het opheffen van parkeerplaatsen is vastgelegd in de procedure "Opheffen parkeerplaatsen". Naar verwachting wordt deze procedure eind 2002 ter besluitvorming voorgelegd aan het college van burgemeester en wethouders.

- Indien bewoners het niet eens zijn met de plaatsing van fietstrommel of buurtstalling, zal worden gezocht naar een meer optimale locatie. Indien een meer optimale locatie niet gevonden wordt, zal de fietsparkeervoorziening alsnog op de in eerste instantie voorgestelde locatie worden geplaatst.

2.2 Verkeersveiligheids aspecten

- Het plaatsen van een fietstrommel of buurtstalling mag geen afbreuk doen aan de verkeersveiligheid. Indien een fietstrommel op een parkeerplaats of op het trottoir wordt geplaatst, mag de opening zich niet aan de straatkant bevinden.
- De fietstrommel of buurtstalling en met name de ingang hiervan moet dusdanig worden geplaatst dat het gebruik ervan geen gevaarlijke situaties oplevert.
- De locaties voor het plaatsen van een fietstrommel of buurtstalling dienen goedgekeurd te zijn door de Wegbeheerder.

2.3 Stedenbouwkundige aspecten

- In Utrecht mag alleen het type fietstrommel dat is opgenomen in de Richtlijnen Straatmeubilair worden geplaatst. In het genoemde proefproject uit 1993 zijn diverse soorten trommels geplaatst. Teneinde de kwaliteit van de trommels te verbeteren zijn deze trommels onderzocht en vergeleken. Uiteindelijk is in nauw overleg met de Commissie Welstand en Monumenten gekozen voor het type Fietshangar. Dit type trommel voldoet aan de reguliere eisen van vandalismebestendigheid, veiligheid, kwaliteit en gebruikersvriendelijkheid.
- Het plaatsen van fietstrommels en buurtstallingen dient te passen binnen het vastgestelde stedenbouwkundige kader.
- De afdeling Stedenbouw & Monumenten en de Commissie Welstand (DSO) dienen advies uit te brengen over het plaatsen van fietstrommels en buurtstallingen op de betreffende locaties.

2.4 Juridische aspecten

- Voor het plaatsen van fietstrommels en buurtstallingen dient een bouwvergunning en eventueel een monumentenvergunning te zijn afgegeven. Een bouwvergunning kan uitsluitend worden afgegeven wanneer het bouwwerk past binnen het geldende bestemmingsplan. Indien dit niet het geval is dient een vrijstelling van het bestemmingsplan (art. 19 lid 3) te worden verkregen. In de praktijk betekent dit dat vrijwel alle aanvragen voor fietstrommels en/of buurtstallingen de artikel 19 procedure (lid 3) dienen te doorlopen.

2.5 Binnenstad

- Voor de Binnenstad geldt het Openbare Ruimteplan "Utrecht binnen de Singels", dat in maart 2000 door de gemeenteraad is vastgesteld. In dit plan wordt een aantal criteria genoemd waar het straatmeubilair in de Binnenstad aan moet voldoen. Het plaatsen fietstrommels past in veel gevallen niet binnen dit stedenbouwkundige kader. Door de commissie Welstand wordt dan ook in veel gevallen negatief geadviseerd op aanvragen voor fietstrommels in de Binnenstad. Hierdoor kan niet worden voorzien in de grote behoefte aan dergelijke voorzieningen, waardoor afbreuk wordt gedaan aan het vastgestelde uitgangspunt om het fietsgebruik in Utrecht te stimuleren. Voorgesteld wordt daarom voor het plaatsen van buurtstallingen een uitzondering te maken op het geldende Openbare Ruimteplan en, indien de procedure dit vereist, in geval van een inpandige buurtstalling een soepele afhandeling van wijziging in het bestemmingsplan van de betreffende locatie.
- Voor de Binnenstad is vastgesteld dat parkeerplaatsen alleen opgeheven mogen worden als ze op maaiveld gecompenseerd kunnen worden (13-puntenbrief). Derhalve is door de beperkte fysieke ruimte het plaatsen van fietsparkeervoorzieningen op bestaande parkeerplaatsen in veel gevallen niet mogelijk. Vanwege deze beperkte fysieke ruimte op straat en een verhoogd vandalismegevaar (o.a.

uitgaanspubliek) dient het plaatsen van fietstrommels in de binnenstad niet te worden toegestaan. Fietstrommels worden daarom alleen in wijken buiten de binnenstad geplaatst.

3. Plaatsingscriteria fietsklemmen

3.1 Algemeen

- Het Parkeerbedrijf zal bij haar investeringen de prioriteit leggen bij het realiseren van fietsparkeervoorzieningen voor bewoners en bezoekers van de stad. Dat wil zeggen dat fietsparkeervoorzieningen voor bedrijven de minste prioriteit krijgen aangezien deze geen publiek karakter hebben maar bedoeld zijn voor een beperkte doelgroep. Echter indien bedrijven bereid zijn zelf de realisatie, beheer en onderhoud van de besloten stalling te financieren, dan is het Parkeerbedrijf bereid een adviesrol te vervullen.
- Het Utrechtse parkeerbeleid is er op gericht de schaarste aan parkeerruimte zo goed en eerlijk mogelijk te verdelen over alle groepen gebruikers. Met het oog op de parkeerregulering wordt gestreefd naar een optimaal evenwicht tussen enerzijds het aantal uit te geven parkeervergunningen en anderzijds de beschikbare ruimte op straat. Om ook voldoende ruimte te reserveren voor speciale parkeervoorzieningen (zoals laad- en losplaatsen, gehandicaptenparkeerplaatsen en fietsparkeervoorzieningen) wordt binnen het Parkeerbedrijf de regel gehanteerd dat maximaal 10% van het totaal beschikbare parkeerareaal ten behoeve hiervan mag worden aangewend. Van deze 10% mag 2% voor fietsparkeervoorzieningen worden gebruikt.
- Hierbij geldt wel dat het beleid van het Parkeerbedrijf ten aanzien van het opheffen van parkeerplaatsen is gericht op uiterste terughoudendheid. Bij het uitbrengen van een advies over het opheffen van parkeerplaatsen neemt het Parkeerbedrijf de volgende criteria in overweging:
 - de relatie met het vastgestelde beleid (Ontwerp Parkeernota 2001);
 - de ligging van de parkeerplaatsen;
 - eventuele compensatie van straatparkeerplaatsen op straat of in garages;
 - de parkeerdruk;
 - eventuele wachtlijsten voor vergunningaanvragen.Het beleid met betrekking tot het opheffen van parkeerplaatsen is vastgelegd in de procedure "Opheffen parkeerplaatsen". Naar verwachting wordt deze procedure eind 2002 ter besluitvorming voorgelegd aan het college van burgemeester en wethouders.
- In 1997 zijn door het college de Richtlijnen Straatmeubilair vastgesteld. Hier zijn de fietsklemmen in opgenomen die in Utrecht geplaatst mogen worden. Het betreft hier zes klemmen die aan diverse eisen op het gebied van diefstalbestendigheid en gebruikersvriendelijkheid voldoen. De fietsklemmen die in Utrecht worden geplaatst dienen tevens te voldoen aan de eisen van het Fietsparkeur (kwaliteitskeurmerk voor fietsklemmen).
- Indien bewoners het niet eens zijn met de plaatsing van de fietsklemmen, zal worden gezocht naar een meer optimale locatie. Indien een meer optimale locatie niet gevonden wordt, zal de fietsklem alsnog op de in eerste instantie voorgestelde locatie worden geplaatst.

3.2 Verkeersveiligheids aspecten

- Het plaatsen van fietsklemmen mag geen afbreuk doen aan de verkeersveiligheid.
- De fietsklemmen moeten dusdanig worden geplaatst dat het gebruik ervan geen gevaarlijke situaties oplevert.
- Indien de fietsklemmen op het trottoir worden geplaatst dienen zij dusdanig te worden geplaatst dat er voldoende ruimte overblijft voor de overige gebruikers van het trottoir (voetgangers, kinderwagens, rolstoelen).
- De locaties voor het plaatsen van fietsklemmen dienen goedgekeurd te zijn door de Wegbeheerder.

3.3 Juridische aspecten

- Het plaatsen of verwijderen van fietsklemmen is een feitelijke handeling die niet gericht is op enig rechtsgevolg, en is dus geen besluit in de zin van de Algemene Wet Bestuursrecht. Dit betekent dat tegen de plaatsing of het verwijderen van fietsklemmen geen bezwaarmogelijkheid bestaat.