

Ideeën voor het oplossen van de parkeerdruk Julianaweg en omgeving – GROENE OOGST

Nummer	Oplossing	Reactie gemeente Utrecht
	<ul style="list-style-type: none"> - OV transferium gratis/stimuleren - Creëer goedkope parkeerplaatsen op P+R voor bewoners 	<p>De gemeente onderzoekt of het mogelijk is om voor bewoners goedkopere abonnementen voor de transferia aan te bieden. We denken aan een tarief van ongeveer 15 euro per maand. In 2019 komt hierover meer duidelijkheid.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - Zelfrijdende auto's... Uberprincipe. Registreren 	<p>De gemeente is momenteel ervaring aan het opdoen met Mobility as a Service projecten waarbij verschillende technologieën worden uitgetest</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - Vergunning - betaald parkeren - Betaald parkeren als overgang - Geef vergunning voor één auto per woning - (gratis) parkeervergunning bewoners in de straat - Gedeelte van de dag betaald parkeren - Betaald parkeren tot 't Goylaan - Betaald parkeren bezoekers parkeerhavens - In een groter deel (tot aan Goylaan) betaald parkeren van 23.00 uur tot 07.00 uur. Zo voorkom je overnachters en faciliteer je wel werkenden en bezoek overdag - Parkeernormen 	<p>Betaald parkeren is een goed instrument om het gebruik van de openbare ruimte in de wijk te reguleren en daarmee de leefbaarheid van de wijk te verbeteren. Dit blijkt ook uit metingen van de parkeerdruk en contacten met bewoners in buurten waar betaald parkeren is ingevoerd. Als er een draagvlakonderzoek wordt gehouden voor de invoering van betaald parkeren, dan kunnen de bewoners van de wijk zelf daarin hun stem laten horen en aangeven in welke venstertijd er betaald parkeren zou moeten worden ingevoerd. De gemeente Utrecht hanteert twee soorten venstertijden: maandag t/m vrijdag van 06:00 – 11:00 uur of maandag t/m zaterdag van 09:00 – 21:00 uur.</p> <p>Ons uitgangspunt bij de invoering van betaald parkeren is dat alle adressen in aanmerking komen voor een eerste vergunning. Uit ervaring weten we dat hiervoor meestal voldoende capaciteit is. In principe is er dus genoeg ruimte om iedereen die een auto bezit (en als eerste op zijn/haar adres een vergunning aanvraagt) te voorzien van een eerste vergunning.</p> <p>Een ander uitgangspunt is dat de kosten voor het parkeerinstrument worden opgebracht door de automobilisten zelf en rechtvaardig worden verdeeld over diegenen die de kosten veroorzaken. Bewoners met een parkeervergunning maken gebruik van schaarse parkeerplaatsen in de openbare ruimte en betalen daar, net als andere parkeerders, dus ook voor. De kosten in dit gebied voor een eerste vergunning op adres zijn € 8,38 per maand en voor een tweede vergunning op adres € 16,76 (prijspeil 2019).</p>

		Als parkeerplaatsen zijn gereserveerd alleen voor vergunninghouders, kunnen andere parkeerders geen gebruik maken van de plekken. Dit staat een efficiënt gebruik van de (schaarse) parkeerplaatsen in de weg. Het betekent bovendien dat bezoekers en gehandicapten niet in de wijk kunnen parkeren en de parkeerdruk in de omliggende straten alleen maar verder toeneemt.
	<ul style="list-style-type: none"> - Horizontaal parkeren (parkeerflat) - Parkeergarage in de buurt bouwen - Ondergrondse parkeren (onder groenstrook) - Onder de groenstrook een grote parkeergarage voor de bewoners en verder een parkeerverbod op de Julianaweg - Meer/overall ondergrondse parkeerruimte - Parkeren ondergronds - Lange termijn: parkeerkelders/tunnels 	<p>Wij hebben geen financiële middelen voor de bouw van een (ondergrondse) parkeergarage. Ons uitgangspunt is dat de kosten voor het parkeerinstrument worden opgebracht door de automobilisten zelf en rechtvaardig worden verdeeld over diegenen die de kosten veroorzaken (<u>Nota Stallen en Parkeren</u>).</p> <p>Wij stimuleren duurzame en vitale vormen van mobiliteit en zijn niet voornemens om op andere plekken in de stad ondergrondse parkeergarages en of parkeerkelders/ tunnels aan te brengen vanwege de aantrekkende werking op auto's. De verkeersinfrastructuur heeft geen ruimte voor nog meer auto's.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - Schilder parkeervakken - Parkeerhavens/vakken 	Onze ervaring is dat op parkeerstroken met vakmarkering gemiddeld minder auto's kunnen parkeren. Parkeervakken moeten groot genoeg zijn voor alle type auto's, waardoor er veel loze ruimte ontstaat op momenten dat er vooral kleinere auto's parkeren. Het aanbrengen van parkeervakken levert gemiddeld genomen dus geen extra parkeergelegenheid op en zorgt er voor dat de ruimte niet optimaal benut wordt.
	<ul style="list-style-type: none"> - Verklein de groenstrook - Plantenbakken weg 	Het verwijderen van groen draagt niet bij aan de leefbaarheid in de wijk en is door veel bewoners dan ook niet gewenst. Daarnaast heeft het toevoegen van parkeerruimte geen blijvend effect. Het kan tijdelijk de parkeerdruk verlagen. Als echter bekend wordt dat er in een gebied meer parkeerplaatsen beschikbaar zijn, zal dit meer parkeerders aantrekken. Hierdoor kan de parkeerdruk op de lange termijn nog verder toenemen/
	<ul style="list-style-type: none"> - Handhaving - Handhaven op parkeren groenstrook 	Wij zullen met de afdeling Toezicht en Handhaving bepreken of zij vaker/strenger kunnen gaan controleren op foutparkeren.
	<ul style="list-style-type: none"> - Hekje plaatsen rondom groenstrook 	Voor het plaatsen van hekjes moet een meerderheid van de bewoners die direct aan de grenstrook wonen vóór zijn. Wij hebben inmiddels begrepen dat een meerderheid vóór is. Zonder invoering betaald parkeren zullen ook het plaatsen van hekjes niet de parkeerdruk verminderen, maar wel eventueel voor veiligheid kunnen zorgen.

	<ul style="list-style-type: none"> - Bepaalde ruime locaties in de stad gratis maken 	<p>Ons beleid is dat we niet kiezen voor gratis parkeerlocaties als reguleringsmiddel zolang de kosten wel en opbrengsten niet voor rekening komen van de gemeente. Ons uitgangspunt is dat de kosten van het parkeerinstrument wordt opgebracht door de automobilisten zelf en rechtvaardig worden verdeeld over degene die de kosten veroorzaken (<u>Nota Stallen en Parkeren</u>).</p> <p>Het bieden van gratis parkeergelegenheid past niet binnen onze filosofie om het autoverkeer te verminderen en mensen te stimuleren gebruik te maken van andere vervoersvormen.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - Op centrale plekken mogelijk parkeerplaatsen maken 	<p>Het aanleggen van extra parkeerplaatsen gaat ten koste van andere functies van/in de openbare ruimte en komt over het algemeen de kwaliteit van de leefomgeving niet ten goede. Het aanleggen van extra parkeerplaatsen past niet bij de doelen van de vastgestelde <u>Nota Stallen en Parkeren</u> en de opgave om ervoor te zorgen dat wijken gezond, leefbaar en aantrekkelijk blijven.</p> <p>Het toevoegen van parkeervakken heeft in buurten met een hoge parkeerdruk doorgaans geen blijvend effect. Het kan de parkeerdruk tijdelijk wat verlagen. Echter, als bekend wordt dat er ergens meer parkeerplaatsen beschikbaar zijn, zal dit meer parkeerders aantrekken. Ook wijzen wij kort op de praktische kant. Om een parkeerdrukpercentage van 80% of meer naar beneden te krijgen zijn in de regel flink wat plekken nodig, die niet in de openbare ruimte passen.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - Onderzoeken of schuin inparkeren een mogelijkheid is 	<p>Op de meeste plekken is hiervoor geen ruimte. De paar extra parkeerplaatsen die gecreëerd kunnen worden zullen op langere termijn vooral een verkeersaantrekkende werking hebben.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - Deelauto's makkelijker maken/per uur in plaats van per dag - Car Sharing 	<p>Vrijwel alle deelautoaanbieders rekenen met een vast tarief per uur (en per kilometer). Een uitzondering hierop zijn de zogenoemde "peer2peer" platforms waarbij bewoners zelf hun auto delen via een platform. Hierbij kiezen bewoners zelf welk tarief ze daar tegenover stellen, en voor welke periode.</p> <p>De gemeente vindt autodelen erg belangrijk. Dit omdat autodelers de auto bewuster en dus minder gebruiken. Ook zijn deelauto's gemiddeld schoner. Daarom faciliteert de gemeente vaste plekken voor deelauto's indien aanbieders hierom vragen. De gemeente verhuurt zelf geen deelauto's maar laat dit over aan de markt.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - Gereguleerd parkeren in de hele stad 	<p>In de <u>Nota Stallen en Parkeren</u> (op 28 februari 2013 door de gemeenteraad</p>

	- Stel integrale parkeervisie op voor de hele stad	vastgesteld) is onze visie en beleid op parkeren voor de komende jaren vastgelegd.
	- Wees als gemeente eerlijk over de financiële kant	In de <u>Nota Stallen en Parkeren</u> heeft de gemeente dit duidelijk uiteengezet. Hierin staat onder andere dat we 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. 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.
	- Middellange termijn: geen woningen splitsen zonder benodigde parkeerruimte - Geen woningen splitsen	Voor het splitsen van een woning moet een vergunning worden aangevraagd. Hieraan zijn voorwaarden gesteld. https://pki.utrecht.nl/Loket/prodcat/products/getProductDetailsAction.do?id=608 Met het invoeren van betaald parkeren komen nieuwe bewoners –mogelijk- op een wachtlijst te staan. Men weet daardoor bij acceptatie van de woning vooraf dat er niet voldoende parkeerruimte is.
	- Nieuwbouw moet parkeerneutraal: 100 appartementen = kelder voor 100 auto's	Bij het nieuw bouwen van woningen is een vastgestelde parkeernorm van toepassing. De gebiedsindeling voor de autoparkeernormen is gebaseerd op de ABC-indeling van 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar'. Deze indeling is gebaseerd op: <ul style="list-style-type: none"> • de bereikbaarheid van gebieden met openbaar vervoer en fiets; • de mate van functiemenging; • de intensiteit van het gebruik van openbare ruimte. De zone-indeling voor de parkeernormen is identiek aan de zone-indeling voor betaald parkeren uit de nota Stallen en Parkeren. Op deze wijze wordt een uniform

		<p>beleid verkregen en is de indeling voor iedereen helder. Zie https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/parkeren/NSP2013_Nota-Parkeernormen-Fietsen-Auto.pdf</p> <p>De gemeente wil een goede afweging maken tussen ambities en mogelijkheden in ontwikkelgebieden. Dit uit zich vaak in een omgevingsvisie en milieueffectrapportages. De gemeente onderzoekt, samen met eigenaren, gebruikers en belanghebbenden, hoe er op gezonde en duurzame wijze, in gebied en woningen en andere functies gerealiseerd kunnen worden. Goed omgaan met parkeren (en autogebruik) is een belangrijke voorwaarde voor het kunnen realiseren van nieuwe ontwikkelingen in Utrecht. Bij de verdere ontwikkelingen ligt het primaat bij duurzamere vitale vormen van mobiliteit en gaat de voorkeur niet uit naar autobezit.</p>
	<p>- Level Playing Field</p>	<p>We begrijpen niet helemaal wat hiermee bedoeld wordt. We kunnen ons voorstellen dat in de stad voor iedereen dezelfde regels moeten gelden. De gemeente probeert maatwerk te bieden, maar alleen in die gebieden waar dat echt noodzakelijk is.</p>