

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

Nummer	Oplossing	Reactie gemeente Utrecht
	<ul style="list-style-type: none"> - Ondergrondse parkeergarage - Lange termijn: auto's onder de grond om de leefbaarheid te vergroten - In de buurt ruime parkeergarage 	<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 (Nota Stallen en Parkeren).</p> <p>Wij stimuleren duurzamere 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"> - Betaald parkeren - Korte termijn: vergunning - Betaald parkeren met venstertijden van 06:00 tot 11:00 uur - Parkeervergunning - Betaald parkeren met een venstertijd die oneigenlijk gebruik voorkomt - Parkeervergunningen voor bewoners in tijdsframe - Betaald parkeren voor bezoekers 	<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 parkeeders, dus ook voor. De kosten in dit gebied voor een</p>

		<p>eerste bewonersvergunning op adres zijn € 8,38 per maand en voor een tweede vergunning op adres € 16,76 (prijspeil 2019).</p> <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.</p>
	- Neem 't Goylaan (Julianaweg zuid) mee	<p>Uit contact met bewoners ten Zuiden van het Goylaan blijkt dat ook daar de wens is om een soortgelijk traject te starten. In het Noordelijk deel is de parkeercapaciteit en parkeerdruk reeds in beeld gebracht. Dit gaan we ook doen voor het gebied ten Zuiden van het Goylaan waar ook een deel van de Julianaweg onderdeel van uit maakt. De parkeerdrukmeting is ons vertrekpunt voor vervolgacties.</p>
	<p>- Nieuwbouw altijd met parkeergelegenheid</p> <p>- Middellange termijn: parkeerneutraal bouwen. Geen woningen splitsen zonder parkeeroplossing. Om te beginnen bij Merwedekanaal: 9000 woningen – kelders voor minimaal 9000 auto's</p>	<p>Bij het nieuw bouwen van woningen is een vastgestelde parkeernorm van toepassing. De gebiedsindeling voor de autoparkeernormen is gebaseerd op de ABC-indeling van</p> <p>'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar'. Deze indeling is gebaseerd op:</p> <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. <p>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 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 de Merwedekanaalzone. Daarvoor zijn een omgevingsvisie en</p>

		milieueffectrapportage nodig. De gemeente heeft, samen met eigenaren, gebruikers en belanghebbenden, verder onderzocht hoe er op gezonde en duurzame wijze, in dit gebied woningen en andere functies gerealiseerd kunnen worden. Goed omgaan met parkeren (en autogebruik) is een belangrijke voorwaarde voor het kunnen realiseren van de Merwedekanaalzone. Bij de verdere ontwikkeling van Merwedekanaalzone wordt daarom onderzocht welke duurzamere alternatieven kunnen worden ingezet.
	<ul style="list-style-type: none"> - Beter of nauwkeuriger afstemmen - Gemeentebrede visie op parkeren/auto's 	In de Nota Stallen en Parkeren (op 28 februari 2013 door de gemeenteraad vastgesteld) is onze visie en beleid op parkeren voor de komende jaren vastgelegd.
	<ul style="list-style-type: none"> - Betaald parkeren met venstertijd in de rest van de binnenring van Utrecht 	De gebieden waar de procedure voor invoering van betaald parkeren kan worden opgestart zijn vastgesteld door de gemeenteraad. Amtelijk kunnen hier geen wijzigingen in worden aangebracht. Daarnaast is bepaald dat er in Utrecht verschillende parkeerrayons zijn, waar door middel van maatwerk wordt vastgesteld tegen welk tarief en in welke venstertijden er betaald parkeren geldt.
	<ul style="list-style-type: none"> - Direct: handhaven gevaarlijke situaties, consistent beleid - Handhaving 	Wij zullen met de afdeling Toezicht en Handhaving bepreken of zij vaker/strenger kunnen gaan controleren op foutparkeren.
	<ul style="list-style-type: none"> - 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.
	<ul style="list-style-type: none"> - Hekjes 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"> - Creëer parkeermogelijkheden in P+R voor bewoners 	We zijn aan het onderzoeken of bewoners tegen een laag tarief (denkt u aan ongeveer 15 euro per maand) kunnen parkeren in de P+R
	<ul style="list-style-type: none"> - Parkeervakken op de weg schilderen 	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.
	- Plantenbakken verwijderen	Het verwijderen van groen draagt niet bij aan de leefbaarheid in de wijk en is door veel bewoners dan ook niet gewenst.