

Plaatsingsleidraad en inrichtingskader deelvervoer



6 juli 2023
11406177
Versie 1.0



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Uitgave

deelvervoer@utrecht.nl

In opdracht van

Stedenbouw en Mobiliteit
Ontwikkelorganisatie Ruimte

Internet

www.utrecht.nl

Rapportage

Informatie

W.S. Doornbos

Inhoud

1	Inleiding	4	
1.1	Beleidsmatige context		4
1.2	Doelstelling		5
2	Inrichtingskader	6	
2.1	Bebording		6
2.2	Belijning		7
2.3	Laadvoorzieningen		7
3	Plaatsingsleidraad	8	
3.1	Eisen		8
3.2	Wensen		9

1 Inleiding

Deelvervoer heeft meerwaarde voor gebruikers en voor Utrecht. Het aantal deelauto's in de stad is de afgelopen jaren gegroeid en zal de komende tijd verder toenemen. Met deze plaatsingsleidraad en inrichtingskader leiden we deze groei in goede banen en waarborgen we de ruimtelijke kwaliteit in de stad.

1.1 Beleidsmatige context

In de komende jaren groeit het aantal inwoners en bezoekers van Utrecht sterk, terwijl de hoeveelheid openbare ruimte hetzelfde blijft. Om de stad gezond en bereikbaar te houden, geven we voorrang aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen: lopen, fietsen, OV en deelvervoer.

Deelauto's leiden tot een lager autobezit en dragen daarmee bij aan het verlagen van de parkeerdruk. Bovendien maken autodelers minder autoritten. Hiermee leveren ze een bijdrage aan schonere lucht en het tegengaan van klimaatverandering. Deelvervoer kan daarnaast een rol spelen bij het verminderen van vervoersarmoede.

Deelvervoer draagt zo bij aan gezond stedelijk leven voor iedereen. Het heeft daarom een belangrijke plek gekregen in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 en het Mobiliteitsplan 2040. In het coalitieakkoord 2022 - 2026 is de ambitie opgenomen 'dat een deelauto in 2030 normaler is dan een eigen auto'. Daarnaast staat in het Mobiliteitsplan 2040 dat bewoners 'in de toekomst geen (privé)auto meer voor de deur (hoeven) te hebben, omdat ze kunnen vertrouwen op een systeem van deelvervoer dat volledig voorziet in de mobiliteitsbehoefte.'

In de afgelopen jaren zijn er steeds meer deelauto's bijgekomen zonder vaste standplaats. Tegelijkertijd blijven we vaste deelautoparkeerplaatsen faciliteren. Om een volwaardig alternatief te zijn voor de privé auto, moet deelvervoer de kwaliteit en voordelen van een eigen auto voor de deur evenaren. De vaste plek draagt hier sterk aan bij, met name vanwege de zichtbaarheid van de deelauto en het niet hoeven zoeken naar een parkeerplaats. Dit zorgt voor een gevoel van betrouwbaarheid bij de gebruikers. Deelauto's met vaste standplaats zijn een bewezen concept dat bijdraagt aan de daling van autobezit.

Tegelijkertijd neemt de druk op de openbare ruimte toe. We willen daarom borgen dat de schaarse ruimte goed wordt benut. Deelauto's met een vaste standplaats moeten daarom aan een bezettingsgraad voldoen vanaf 2 jaar na ingang van de vergunning. Ze moeten dan gemiddeld minimaal 2 uur per etmaal worden gebruikt (gemeten over een periode van één jaar). Het college kan ontheffing geven van deze voorwaarde op basis van een goede onderbouwing. Dit is geborgd in de voorwaarden voor deelautovergunningen in de Nadere regel uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen.

1.2 Doelstelling

Het aanbod van commerciële deelauto's is gegroeid van ruim 500 deelauto's in 2020, ongeveer 700 deelauto's in 2021 naar bijna 900 deelauto's medio 2023. Het aantal deelauto's zal in de komende jaren verder toenemen. Met deze plaatsingsleidraad en inrichtingskader leiden we deze groei in goede banen en waarborgen we de ruimtelijke kwaliteit in de stad.

2 Inrichtingskader

Deze inrichtingskaders beschrijven hoe de deelauto parkeerplaatsen eruit moeten zien. Daarnaast worden een aantal functionele en beheersmatige eisen gesteld.

2.1 Bebording

Parkeerplaatsen voor deelauto's zijn voorzien van de juiste bebording:

- het RVV bord E9 vergunninghouders met het onderbord deelauto.
- De maatvoering van het bord E9 is 600x400 mm en het onderbord is 150x400 mm.

De borden worden zoveel mogelijk op een vaste drager geplaatst, zoals een lichtmast of bestaande verkeerspaal. Als dit niet mogelijk is, worden de borden op een flessenhalspaal geplaatst.

Wanneer de borden op een lichtmast worden geplaatst, zijn hierbij de volgende aandachtspunten:

- De borden worden niet ter hoogte van het lichtmastnummer gehangen (2,00 m).
- Er wordt een vrije ruimte gehouden van een halve meter vanaf de onderzijde van armatuur.

Meerdere deelautoplaatsen kunnen met één bord aangelegd worden, de juiste plaatsen worden dan aangeduid met een onderbord met pijl(en).



2.2 Belijning

Parkeerplaatsen voor deelauto's zijn voorzien van een wit kruis. Het kruis wordt aangebracht in de lengte en breedte van het parkeervak. De breedte van deze witte lijn is 10 cm. Het kruis kan ook worden ingestraat in witte klinkers.

Gemeente en deelauto-aanbieders kunnen gezamenlijk experimenteren met de uitstraling van deze belijning en bebording, bijvoorbeeld vanuit hubs of om het verschil met laadpalen voor openbaar laden te verhelferen.

2.3 Laadvoorzieningen

Wanneer er bij een deelauto ook een laadvoorziening wordt geplaatst, dient deze te voldoen aan de eisen in de plaatsingsleidraad en inrichtingskader publieke laadinfrastructuur.

3 Plaatsingsleidraad

Deze plaatsingsleidraad beschrijft de criteria waarop deelautoplaatsen worden getoetst. Deze criteria gelden in alle gebieden van de stad. De deelautoplaats wordt alleen gerealiseerd als deze aan de eisen voldoet. Daarnaast is het aan te bevelen locaties te kiezen die voldoen aan de wensen. Afhankelijk van de situatie zal soms de ene wens zwaarder wegen dan de andere.

De parkeerdruk is expliciet géén eis of wens die meespeelt in het bepalen van een deelautoplaats. Deelauto's leiden tot een lager autobezit en dragen daarmee bij aan het verlagen van de parkeerdruk.

3.1 Eisen

- De parkeerplaats is een formele parkeerplaats en heeft geen andere functie. Er is bijvoorbeeld geen sprake van stoepparkeren of een gehandicaptenparkeerplaats.
- Er zijn binnen de gemeente geen plannen of initiatieven bekend om de parkeerplaats op te heffen.
- De toegankelijkheid van het trottoir moet altijd gewaarborgd zijn. Na plaatsing van de bebording en eventuele laadvoorziening blijft er minimaal 90 cm trottoir over (conform CROW-normen), maar bij voorkeur meer.
- Wanneer er ook een laadvoorziening bij de deelauto geplaatst wordt, dient deze te voldoen aan de eisen in de plaatsingsleidraad en inrichtingskader publieke laadinfrastructuur.

3.2 Wensen

- De deelauto is goed zichtbaar, bijvoorbeeld dichtbij een hoek waar twee straten samenkomen.
- De parkeerplaats is bij voorkeur een haaks parkeervak en bevindt zich aan het einde of begin van een rijtje met parkeerplaatsen. Beide beperken de kans op parkeerschade.
- Er staat een (lantaarn)paal in de buurt: hier kunnen de borden aan bevestigd worden.
- De parkeerplaats is gemakkelijk te bereiken te voet, met de fiets en met de auto. Het is een logische plek. De parkeerplaats bevindt zich bijvoorbeeld niet aan het eind van een doodlopende straat om onnodige vervoersbewegingen te vermijden.
- De parkeerplaats bevindt zich niet recht voor een raam. Bij plaatsing wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met zichtlijnen. Plaatsing voor een dichte gevel heeft de voorkeur.
- Er zijn op korte termijn geen andere afspraken of ontwikkelingen rondom de parkeerplaats.
- Deelautoplaatsen worden bij voorkeur bij (blinde) zijgevels of de minste prominente gevel gepositioneerd.
- Plaatsing voor monumenten wordt zoveel mogelijk vermeden, maar kan mogelijk worden gemaakt met maatwerk.
- Kortparkeerplaatsen en parkeerplaatsen met een winkeltijdenregime worden bij voorkeur vermeden.
- De parkeerplaats bevindt zich niet onder een boom.