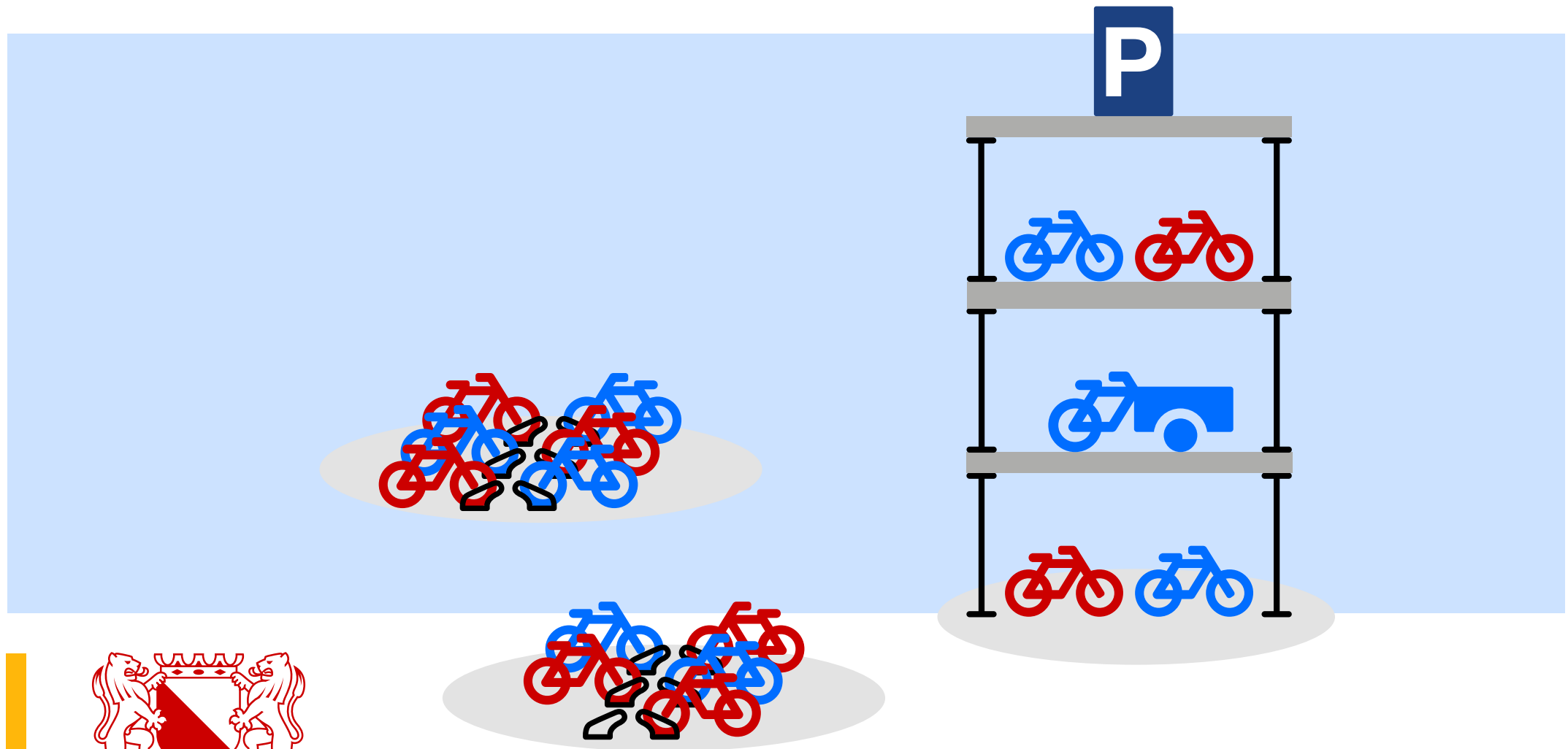
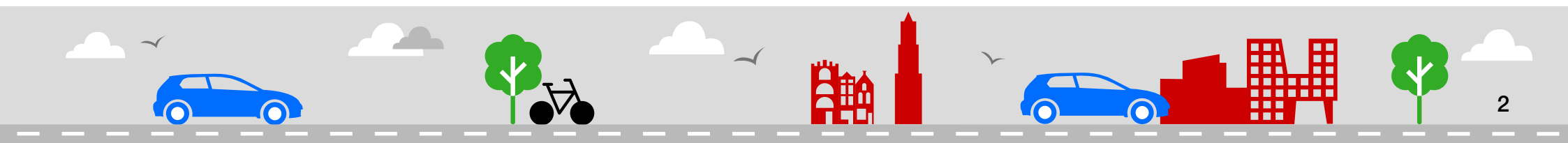


Fietsparkeren



Inhoud

1. Inleiding	3
2. Beleidsdoelen fietsparkeren	4
3. Aanpak binnenstad, stations en buurten	5
3.1 Binnenstad	6
3.2 Stations en OV-haltes	13
3.3 Buurten	15
3.4 Nieuwbouwlocaties	17
4. Op orde blijven	18
5. Betaalbaarheid	21
Bijlage 1: Acties fietsparkeren	23
Bijlage 2: Resultaten inwonersenquête en flitspeiling	24



1. Inleiding

De vraag naar fietsparkeren is de afgelopen jaren sterk gegroeid en blijft groeien. Door een toename van het aantal inwoners, maar ook door het stimuleren van de fiets als schone en gezonde vorm van mobiliteit. In deze module fietsparkeren geven we aan hoe we het fietsparkeren de komende jaren verder willen verbeteren. Het gaat dan niet alleen over het aantal fietsparkeerplekken, maar ook om de kwaliteit en toegankelijkheid. Daarbij vraagt fietsparkeren maatwerk. Geschikte oplossingen hangen af van de locatie, doelgroep, moment, parkeerduur, type gebruik en de beschikbaarheid van (financiële) middelen. De module fietsparkeren geeft hierbij de stadsbrede kaders en richting aan.

De module fietsparkeren is een nadere invulling van de Parkeervisie en heeft een relatie met andere (concept) beleidsvisies zoals de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU), de Omgevingsvisie Binnenstad 2040¹ en het Mobiliteitsplan 2040. Zo is in het Mobiliteitsplan 2040 uitgewerkt hoe de schaa sprong voor de fiets eruit ziet. Ook is daar de verwachting uitgesproken dat er in 2040 75% meer fietsritten zijn in Utrecht dan in 2015. Daarnaast is in de Ruimtelijke Strategie Utrecht de keuze gemaakt voor 'Utrecht Dichtbij', waarbij dagelijkse bestemmingen binnen tien minuten lopen of fietsen te bereiken zijn.

De module is tot stand gekomen door analyse van de huidige praktijk en onze monitoring van geparkeerde fietsen en door (digitaal) in gesprek te gaan met stakeholders. Daarnaast hebben we reacties van inwoners op vragen uit de inwonersenquête en een flitspeiling in de module verwerkt. Deze reacties zijn opgenomen in bijlage 2.

In deze uitwerkingsmodule van de parkeervisie beschrijven we de beleidsdoelen voor het fietsparkeren in hoofdstuk 2. We geven vervolgens aan welke instrumenten we inzetten voor realisatie van deze doelen. In hoofdstuk 3 zijn de instrumenten locatiespecifiek gemaakt. Daarmee be zien we fietsparkeren in relatie tot andere ruimte vragen zoals de toenemende vraag naar groen, ruimte voor de voetganger en voor verblijven. Stadsbrede instrumenten staan in hoofdstuk 4 beschreven. De wijze waarop we fietsparkeren op een betaalbare manier willen organiseren en wat daarin de 'draaiknoppen' zijn, beschrijven we in hoofdstuk 5.

Om onderscheid te maken tussen beleidsdoelen en de uitvoeringsstrategie zijn steeds bovenaan een paragraaf of hoofdstuk de beleidsdoelen puntsgewijs opgesomd. De acties waar we de komende jaren aan werken zijn opgesomd in bijlage 1.

¹ De Omgevingsvisie Binnenstad wordt naar verwachting in het najaar van 2021 door de gemeenteraad vastgesteld.



2. Beleidsdoelen fietsparkeren

In dit hoofdstuk hebben we de beleidsdoelen die we willen bereiken voor fietsparkeren op een rij gezet:

Voldoende plek voor fietsparkeren, door uitbreiding van stallingslocaties en betere benutting van de huidige capaciteit.

Voldoende, kwalitatief goede fietsparkeerplekken zijn nodig omdat we fietsen, als gezonde ruimte-efficiënte vorm van mobiliteit, stimuleren. We breiden de capaciteit uit door nieuwe stallingen te realiseren, autoparkeerplaatsen om te zetten in fietsparkeerplaatsen en meer fietsenrekken op straat te zetten.

Daarnaast blijven we eraan werken om de bestaande capaciteit optimaal te benutten. Onder meer door in het centrum met positieve gedragsbeïnvloeding het gebruik van bewaakte stallingen te vergroten. Bijvoorbeeld met fietscoaches die in de binnenstad fietsers verwijzen naar de stallingen.

Fietsparkeerplekken moeten passen bij de doelgroep, locatie en het type gebruik.

'De fietser' bestaat niet, dus fietsparkeerplekken moeten divers zijn. En daarmee aansluiten bij nieuwe typen fietsen die groter en zwaarder zijn en ook aansluiten bij de gebruikerswensen van fietsers. Bij een locatie zoals de buurtsupermarkt staat de fiets kort voor de deur. Bij een middag winkelen bezoek je meerdere winkels en staat de fiets waarschijnlijk wat

meer op afstand. Daarbij realiseren we meer plekken voor fietsen die niet goed in de standaardrekken passen, zoals bakfietsen en fietsen met een kratje. In nieuwe stallingen reserveren we ongeveer 20% van alle plaatsen voor deze fietsen. Daarnaast voldoen onze fietsrekken aan het 'fietsparkeur' en handboek openbare ruimte (HOR).²

Voor mensen met een beperking maken we fietsparkeren beter toegankelijk, in stallingen en op straat.

In onze ondergrondse stallingen reserveren we, waar mogelijk, bij de ingang een plek voor het stallen van fietsen van mensen met een beperking, zoals bij de Neude-stalling. In de stallingen werken we verder aan verbeteringen in de herkenbaarheid en het gebruiksgemak van de gereserveerde plekken. Nabij en in het voetgangersgebied realiseren we herkenbare en veilige fietsparkeerplekken voor fietsers met een beperking. Daarbij nemen we maatregelen om deze plekken beschikbaar te houden voor de doelgroep.

We handhaven op weesfietsen, wrakken (kapotte fietsen) en fietsen die gevaarlijk gestald staan.

Dit doen we om de openbare ruimte toegankelijk te houden voor iedereen.

Als er voldoende capaciteit is en de druk op de openbare ruimte groot, handhaven we op hinderlijk of overlastgevend gestalde fietsen.

Het college kan locaties aanwijzen waar ze de druk op de openbare ruimte door fietsen wil verlichten en ruimte wil maken voor voetgangers en verblijven. Op deze locaties zijn gestalde fietsen niet meer toegestaan buiten de beschikbare rekken of vakken. Op locaties waar we de stallingscapaciteit op orde hebben en de druk op de openbare ruimte groot is, maken we (terughoudend) gebruik van fietsparkeerverboden. Daarmee maken we ruimte voor voetgangers en verblijven.

We zoeken naar kosteneffectieve oplossingen om het stallen van fietsen voor de gebruiker aantrekkelijk te houden.

Om de kosten per gestalde fiets laag te houden richten we ons op locaties dichtbij hoofdfietsroutes en winkel- en horecabestemmingen. Op die locaties zal de bezetting hoog en de kosten per gestalde fiets laag zijn. Met name fietsparkeervoorzieningen in de nabijheid van functies waar overdag en 's-avonds behoefte is aan stallingsmogelijkheden zijn effectieve investeringen. Met name de bemensing van bewaakte stallingen is kostbaar. Daarom zijn grotere stallingen van minimaal 500-700 plekken goedkoper.

² Stichting FietsParKeur verzorgt de toetsing en certificatie van fietsparkeersystemen. Zie www.fietsparkeur.nl



3. Aanpak binnenstad, stations en buurten

In dit hoofdstuk werken we de beleidsdoelen verder uit en geven per type locatie richting aan de strategie om die doelen te bereiken. Voordat we inzoomen op de binnenstad, station en buurten geven we eerst een korte schets van de verschillende soorten fietsparkeervoorzieningen die wij toepassen.

Omdat de tekorten aan fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad het grootst zijn, besteden we veel aandacht aan het verminderen van die tekorten. In ontwikkelgebieden en bij mobiliteitsknopen willen we tekorten voorkomen, door in het bouwtraject stallingsvoorzieningen op te nemen of bestaande voorzieningen uit te breiden.

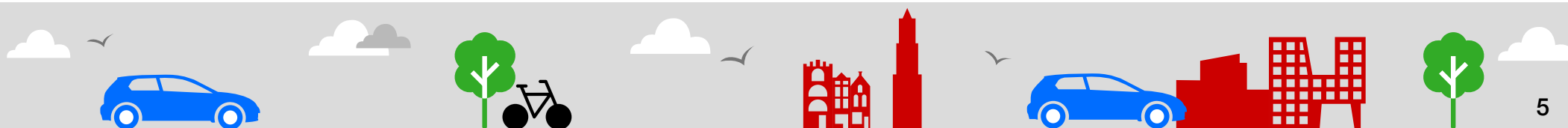
Fietsparkeren is maatwerk

Er is geen algemeen recept fietsparkeren. We passen daarom verschillende soorten fietsparkeervoorzieningen toe. In de tabel hiernaast hebben we de kenmerken en het type gebruik van de verschillende (toekomstige) soorten fietsparkeervoorzieningen kort samengevat.

	Fietsparkeervoorzieningen	Kenmerken	Type gebruik
Op straat	Fietsenrek	• Op straat • Aanbindmogelijkheid	• Bij voldoende ruimte op straat. • In hoog-laagrek grote hoeveelheid fietsen op beperkt oppervlak. • Mix kort en lang parkeren³
	Nietje ⁴	• Op straat • Aanbindmogelijkheid	• Bij kleine hoeveelheden fietsen en veel kortparkeren. • Soms beter inpasbaar dan fietsenrekken. • Ook voor scooters (tussen nietjes)
	Fietsvlonder	• Tijdelijk • Op een parkeervak	• Nabij woningen • Proefperiode voor onttrekken parkeerplaats
	Parkeervak	• Lijnen op straat • Flexibel ruimtegebruik • Geen aanbindmogelijkheid	• Kort parkeren • Gebruik alleen waar flexibel gebruik ruimte nodig is (marktpleinen, laad- en losplaatsen). • Ook voor scooters
	Leuning van brug of gracht	• Op straat • Aanbindmogelijkheid	• Lang en kort parkeren zolang er voldoende ruimte voor voetgangers is.
Stallingen	Buurtstalling / fietstrommel	• Afgesloten • Abonnement	• Bij woning of werkplek in vooroorlogse wijken
	Pop-up stalling, of nieuwe vormen van Pop-up light zonder bewaking	• Openbaar • Flexibel • Inzet afstemmen op gebruik	• Bij piekdrukke bezoekers op centrumlocaties • Ook voor scooters
	Inpandig bewaakt	• Openbaar • Bewaakt (mens of camera) • Eerste 24 uur gratis	• Bezoekers en werknemers binnenstad, forensen bij station • Langer parkeren

³ Voor de fiets gebruiken we deze definities: Kort parkeren is korter dan een uur. Lang parkeren is een uur of langer parkeren.

⁴ We geven de voorkeur aan fietsenrekken boven nietjes omdat rekken een hogere capaciteit bieden. Anderzijds zien we dat voor kortparkeren de hoge plaatsen vaak niet benut worden, of dat mensen problemen ondervinden met boodschappentassen. Op locaties met veel kortparkeren hebben nietjes de voorkeur. Een nietje heeft als voordeel dat de barrièrewerking minder is dan bij een rek en we zetten ze alleen in op plekken waar weinig fietsen staan.



3.1 Binnenstad

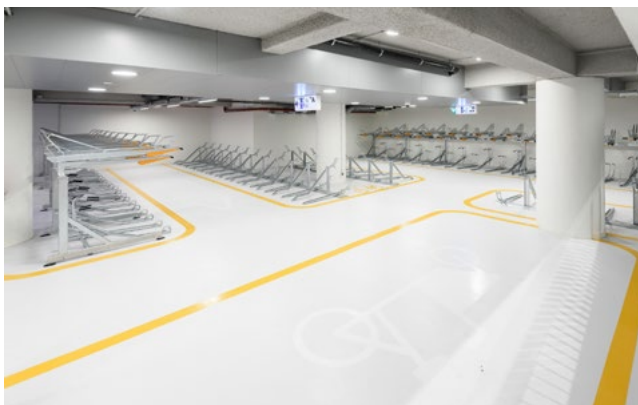
Meerderheid bezoekers komt met fiets

De fiets is het meest gebruikte vervoermiddel voor de inwoners van Utrecht bij een bezoek aan de binnenstad. 58% van de Utrechters komt op de fiets naar de binnenstad (Inwonersenquête 2019). Ook bij het winkelen is het aandeel dat met de fiets komt hoog. In het centrum van Utrecht komt voor het winkelen 52% van de eigen inwoners met de fiets, waar dit aandeel in de centra van Rotterdam (29%), Den Haag (36%) en in Amsterdam (38%)⁵ een stuk lager is.

Het hoge aandeel fiets is als ruimte-efficiënte vorm van mobiliteit goed voor de bereikbaarheid van de binnenstad en de economie. Tegelijkertijd betekent dit, dat er veel fietsparkeerplekken nodig zijn.

Capaciteit licht toegenomen

Het aantal stallingsplekken, zowel bewaakt als onbewaakt, is in de binnenstad en het stationsgebied de afgelopen jaren in totaal licht toegenomen naar 10.000 fietsparkeerplekken in de binnenstad en circa 25.000 in het stationsgebied. De groei is nog onvoldoende om aan de huidige vraag en de verwachte groei te voldoen.



Nieuwe stallingsmogelijkheden in House Modernes, Lange Viestraat, Beeldbank gemeente Utrecht

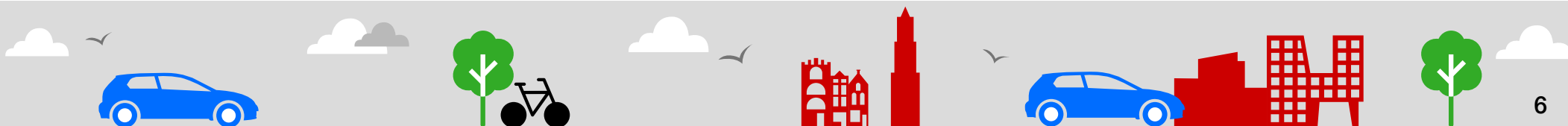
In 2021 komt in de binnenstad, met de opening van 900 stallingsplekken in House Modernes aan de Lange Viestraat, het totaal aantal fietsparkeerplekken (inclusief pop-up-plekken) op ruim 10.000. Daarvan zijn 3.000 plekken in bewaakte stallingen. Ongeveer 1.000 plekken in pop-upstallingen en ongeveer 6.000 plekken in rekken in de openbare ruimte. Deze aantallen zijn exclusief het aantal stallingen rondom het centraal station.

Fietsparkeerdruk is hoog

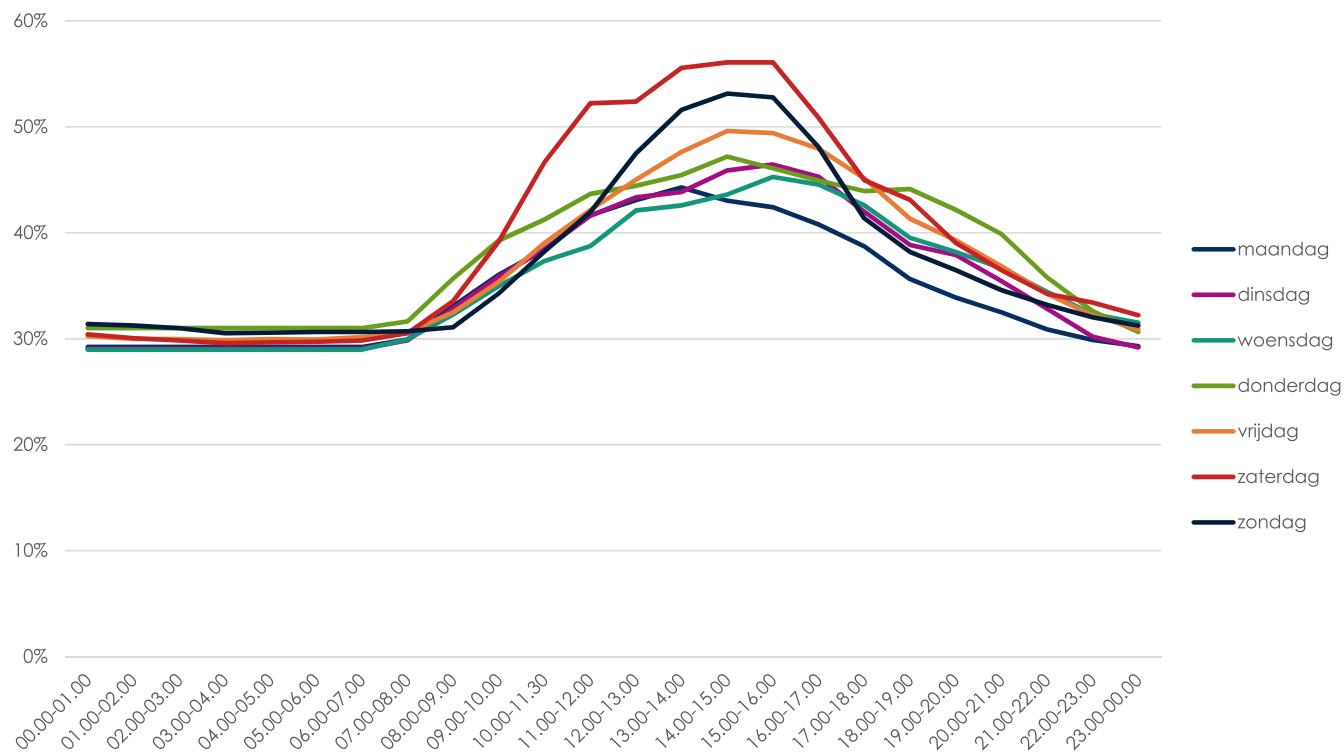
In de binnenstad is er op piekmomenten een tekort van 13.500 fietsparkeerplekken, blijkt uit fietsparkeerdrukmetingen. Het gemiddelde tekort is 5.000 plekken. Dit tekort is exclusief een mogelijke groei van de vraag. Om een goed beeld te krijgen van de toekomstige vraag naar fietsparkeerplekken blijven we de ontwikkeling van deze vraag nauwkeurig monitoren.

De parkeerdrukmetingen laten zien dat de huidige vraag naar fietsparkeren in de binnenstad sterke piekmomenten kent en dat oplossingen nodig zijn die inspelen op deze pieken. Daarbij zien we ook dat de parkeerdruk niet evenredig is verdeeld over de binnenstad. De straten en pleinen rondom het winkel- en voetgangersgebied en stationsgebied hebben een hogere parkeerdruk dan de woonstraten. In de volgende figuur is een beeld weergegeven van de ondercapaciteit op de zaterdagmiddag. We zien dat de locaties op en rondom het Vredenburg, Neude, Oudegracht, Janskerkhof, Domplein en Mariaplaats verkleuren. De bewaakte stallingen zijn geconcentreerd rondom deze locaties, dichtbij het station en het winkel- en voetgangersgebied.

⁵ Bron: Koopstromenonderzoek Randstad 2018



Bezettingspercentage 2021 Neude stalling week 22 - 26

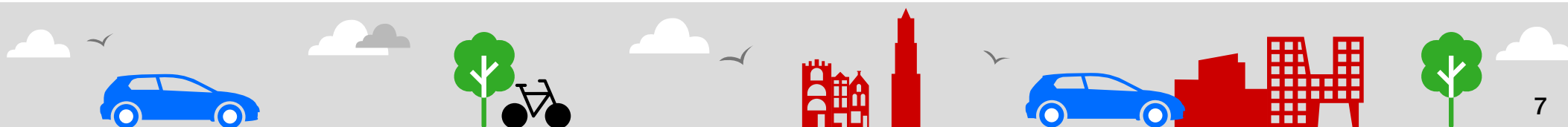


Bezettingsgraad van stalling Neude in juni 2021

Ondanks een tekort aan fietsparkeerplekken staan onze bewaakte stallingen lang niet altijd vol. Tegelijkertijd staan er wel veel fietsen op straat. Hiernaast is te zien dat stalling Neude in juni 2021 maximaal 56% gevuld is. Op zonnige middagen in diezelfde maand staan er ook een groot aantal fietsen op het plein voor de stalling. We werken daarom aan het verhogen van de bezettingsgraad met communicatie en positieve maatregelen. In hoofdstuk 4 lichten we dit verder toe.



De Neude in 2021 op een moment dat ook stalling Neude geopend was (met nog ca. 400 lege plekken). Beeldbank gemeente Utrecht.



Strategie Binnenstad

- Groei van bezoekers die met de fiets naar de binnenstad komen.
- Uitbreiden fietsparkeercapaciteit, zodat we het tekort aan fietsparkeerplekken inlopen
- Kwaliteit en toegankelijkheid van fietsparkeren op orde brengen.

Capaciteit

We willen de fietsparkeercapaciteit verder uitbreiden. Het is daarbij onze ambitie dat er ook op piekmomenten zoals een zaterdagmiddag voldoende plekken zijn. Daarbij blijven we inzetten op een mix van parkeervoorzieningen. Een combinatie van stallen op straat en stallen in gebouwde stallingen en pop-up stallingen. De afgelopen jaren is dit niet eenvoudig gebleken, vanwege de schaarse openbare ruimte en het beperkte en relatief kostbare aanbod aan geschikte locaties voor inpandige stallingen. We zetten daarom, naast een uitbreiding van fietsparkeerplekken op straat en in stallingen, ook in op het omzetten van autoparkeerplaatsen in fietsparkeerplaatsen en het stimuleren van dubbelgebruik van stallingen. Het realiseren van deze ambitie en het tempo is afhankelijk van de middelen die hiervoor beschikbaar zijn. We lichten deze strategieën hierna kort toe.

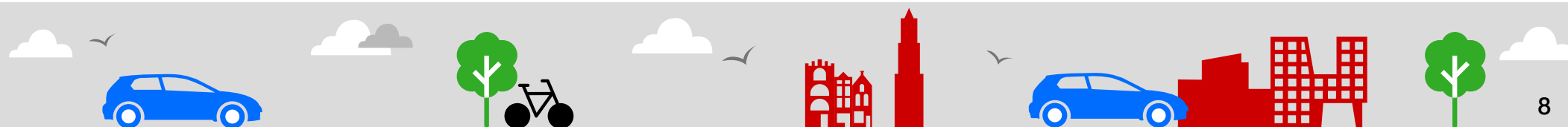
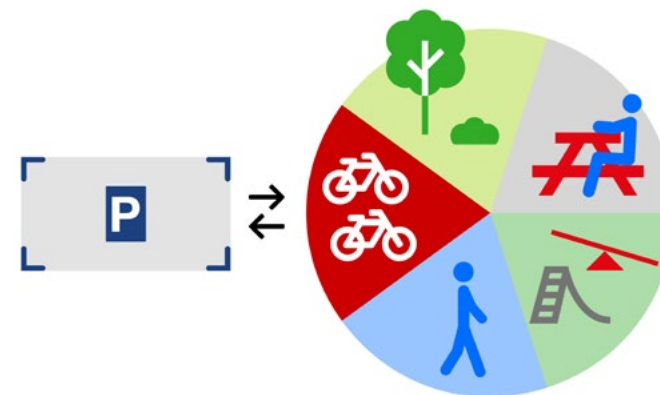
1. Fiets voor Auto

Op binnenstadslocaties die veel fietsers trekken en waar nu een tekort aan fietsparkeerplekken is, zetten we autoparkeerplaatsen om in fietsparkeerplaatsen. Met het omzetten van een autoparkeerplek realiseren

Fietsparkeren	Strategie	Gewenst aantal extra plekken over 10 jaar
1. Fiets voor Auto	Meer autoparkeerplaatsen per jaar opheffen of een groter aandeel omzetten naar fietsparkeren. Het opheffen van 30-40 autoplekken per jaar voor fiets geeft 360-480 fietsplekken.	4.000 plekken
2. Slim dubbelgebruik stimuleren	Benutten stationsstallingen in de avonden en weekenden station (maximaal 200 fietsers) Benutten capaciteit fietsenstallingen van de Universiteit in de weekenden (maximaal 200 fietsers)	400 plekken
3. Nieuwe stallingen en rekken	Vorgenomen plan voor stalling in de omgeving van Hoog Catharijne circa 5.000 plekken . Aanvullend nieuwe bewaakte stallingen realiseren á 2.000 plekken . Daarnaast ambitie om 2.000 plekken te realiseren in openbare ruimte.	9.000 plekken
Gewenst aantal extra plekken in 2030		13.400 plekken

we 8-12 fietsparkeerplekken. Daarmee volgen we de ambities zoals beschreven in de omgevingsvisie Binnenstad en de parkeervisie. We volgen daarbij de procedures zoals omschreven in de module Aanpak parkeren openbare ruimte, waarbij we per jaar bepalen welk aantal parkeerplaatsen we opheffen.

De huidige autoparkeerplekken sluiten niet altijd aan op de bestemming van de fietsers dus wordt niet alle autoparkeerruimte fietsparkeerplek. Er zijn ook andere afwegingen hoe de vrijgekomen ruimte wordt ingezet, zoals kansen voor bijvoorbeeld groen, verblijf-, voetgangers of andere ruimtevragen. Het aandeel autoparkeerplaatsen dat naar fietsparkeerplekken kan worden omgezet verschilt daarom per locatie.



2. Slim dubbelgebruik

We kijken naar de mogelijkheden voor slim dubbelgebruik van bestaande stallingen. Er zijn rondom het Centraal Station een groot aantal stallingsplaatsen. In het weekend is de bezetting in deze stallingen lager. Er zijn ook stallingen van de Universiteit Utrecht waar nu beperkte openingsuren gelden, juist op momenten dat er in de stad veel vraag is naar fietsparkeerplekken. De loopafstand van deze stallingen naar bestemmingen in de binnenstad is langer. We brengen in kaart op welke momenten en voor welke doelgroepen deze locatie aantrekkelijk is. Bij voldoende potentieel willen we in overleg met de Universiteit deze capaciteit benutten.

Ook andere innovatieve en creatieve oplossingen helpen om het fietsparkeerprobleem op te lossen. Daarom blijven we leren van andere steden en durven we pilots te ondernemen en te blijven experimenteren. Bijvoorbeeld met een pop-up light zonder bewaking en met een frisse vormgeving. Of fietsparkeervakken op een locatie waar flexibel ruimtegebruik nodig is om kort te parkeren op piekmomenten. Of het gebruik van laad en losplekken die 's nachts een fietsparkeerplek kunnen zijn. We evalueren de pilots en experimenten, verlengen die bij succes en bepalen waar we deze oplossingen nog meer kunnen invoeren.

3. Nieuwe rekken en stallingen

Stallingen

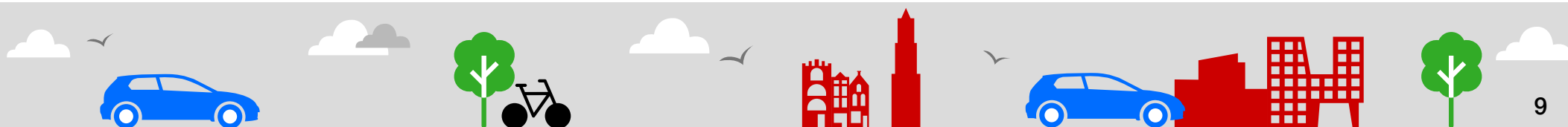
Bewaakte stallingen realiseren we op plaatsen waar we een stabiel hoge bezettingsgraad verwachten, rondom het voetgangers, winkel- en uitgaansgebied in de binnenstad. We houden vast aan de inzet van pop-up stallingen voor piekmomenten. We zien de stallingen in combinatie met bijbehorende aantrekkelijke en logische looproutes en andere fietsparkeerplekken in de omgeving als een samenhangend systeem. Aan het bestaande netwerk toe te voegen stallingen moeten logisch vindbaar zijn vanaf fietsroutes en in de nabijheid van bestemmingen. Voor Hoog Catharijne werken we met de eigenaar aan een plan om circa 5.000 plaatsen toe te voegen. Mochten zich nog andere kansen voordoen, dan benutten we die binnen de financiële mogelijkheden.

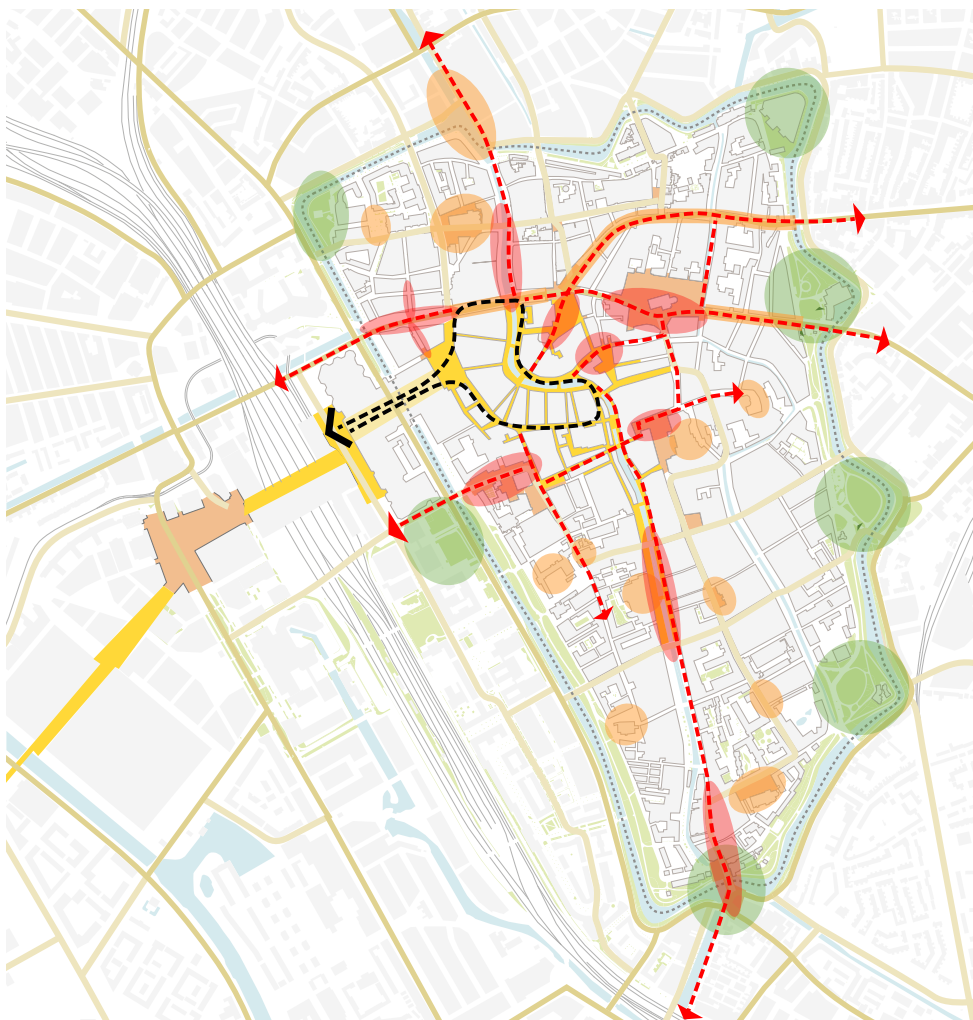
Wat is een redelijke loopafstand?

We hebben dit voor bouwontwikkelingen uitgewerkt in de beleidsregels fietsparkeernormen. Voor fietsenstallingen in de binnenstad is het maatwerk en hangt, voor gezonde mensen, ook af van de locatie. Voor de openbare ruimte noemt het CROW 100 meter als richtlijn en geeft tegelijk aan dat dit toe kan nemen tot 150 meter bij comfortabele en aantrekkelijke routes.⁶ Voor treinstations hanteert ProRail een afstand van de stalling naar het station van maximaal 50 meter voor onbewaakte stallingen, tot maximaal 200 meter voor bewaakte stallingen.⁷ Dit wordt, zeker op grote stations, niet altijd gehaald. Voor de Utrechtse situatie gaan we uit van een loopafstand van 100 meter in de binnenstad (CROW richtlijn), tenzij de looproute erg aantrekkelijk wordt gemaakt en het handavingsregime wordt opgevoerd.

⁶ CROW: kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer.

⁷ ProRail, 2013 Ontwerpvoorschrift. Bouw en ombouw fietsenstallingen bij stations. OVS00219





-  Zoeken naar oplossingen fietsparkeren
-  Obstakelvrije voetgangersruimte, wens minimaal drie meter.
-  Meer ruimte maken voor groen en verblijf

Analyse ruimtelijke kwaliteit binnenstad (uitwerking op basis van omgevingsvisie binnenstad)

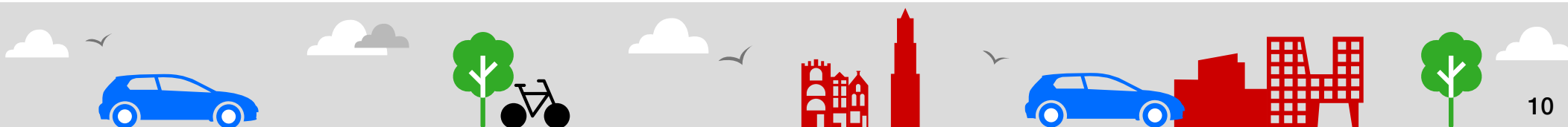
In de figuur hiernaast is aangegeven waar we zoeken naar oplossingen voor fietsparkeren en hoe deze locaties aansluiten op de belangrijkste voetgangersroutes.

Differentiatie fietsparkeren

De binnenstad bestaat vanuit het oogpunt van fietsparkeren uit een aantal zones. Rustige (woon)straten, drukke (overgangs)straten, pleinen en het voetgangersgebied. Voor deze zones hanteren we verschillende principes die hieronder worden toegelicht. Met name op de drukste locaties maken we een nadere analyse van de fietsparkeerbehoefte. Op basis van deze analyse realiseren we specifiek voor die locatie gerichte flexibele oplossingen die meebewegen met de groei en krimp van de vraag in de tijd.

In de **rustige (woon)straten** zoeken we ruimte voor fietsenrekken op autoparkeerplaatsen. Het gaat hier om autoparkeerplaatsen op locaties waar de fietsparkeerdruk hoog is. Daarnaast blijven we zoeken naar nieuwe locaties voor buurtstallingen (meer over buurtstallingen in paragraaf over buurten).

In de **drukke (overgangs)straten** naar het voetgangersgebied zien we veel vraag naar fietsparkeerplekken. De focus ligt daar op het uitbreiden van inpandige stallingen op de plekken waar de parkeerdruk hoog is, zie de figuur hieronder. Juist op piekmomenten is het hier druk en moet de voetganger ook de ruimte krijgen. Daarom zoeken we (in de directe omgeving) ook naar plek voor nieuwe rekken op straat.



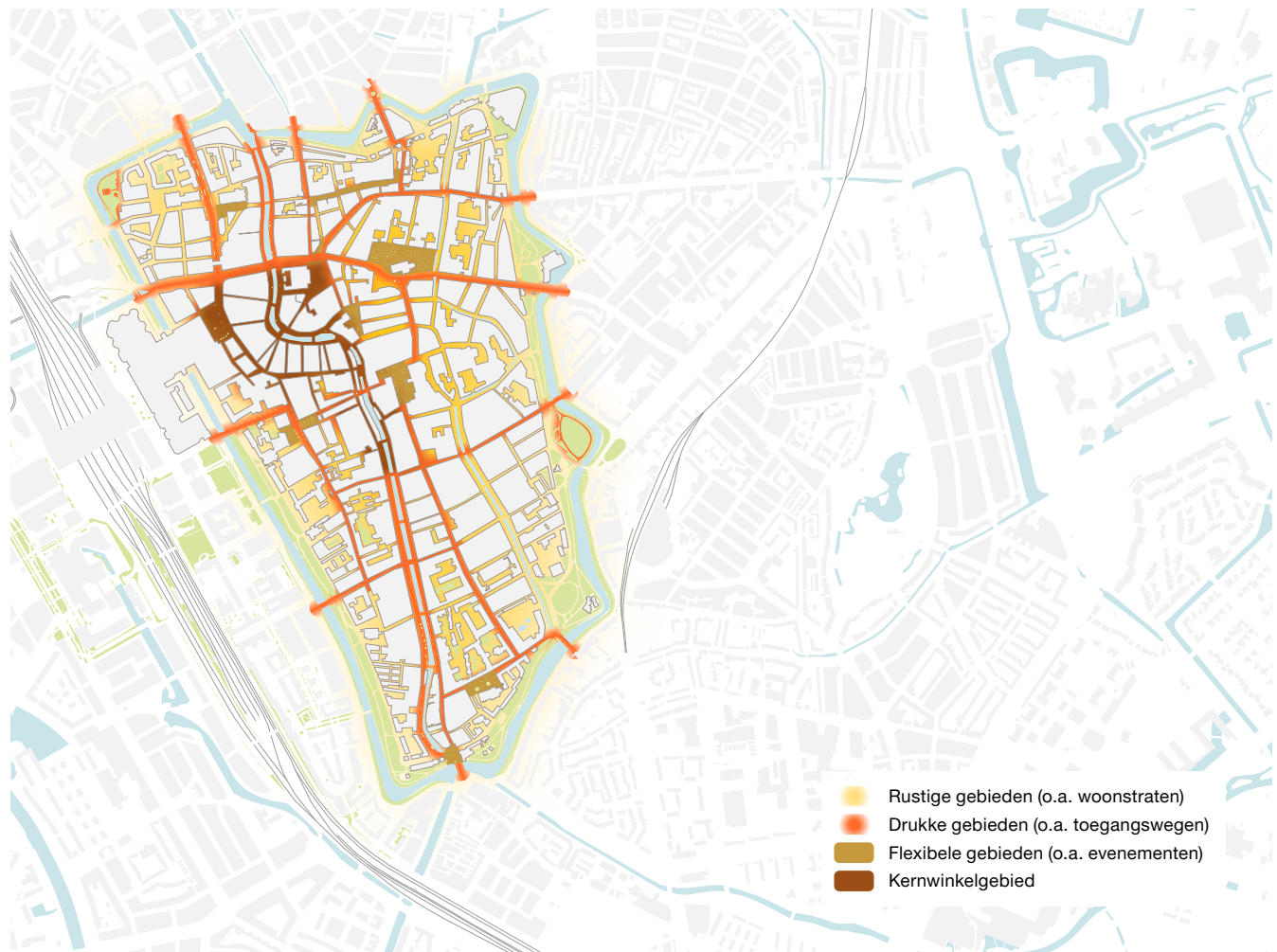
Op de **pleinen** Vredenburg, Neude en Mariaplaats zijn regelmatig evenementen of markten. Om het ruimtegebruik flexibel te houden maken we op die pleinen zo min mogelijk gebruik van fietsenrekken en gebruiken we fietsparkeervakken of pop-up stallingen. We werken dus ook met fietsparkeervakken, maar zijn daarin terughoudend. Vooral omdat ze het risico op diefstal en omvallen van fietsen niet verminderen.

Pop-up stallingen bieden een oplossing bij evenementen en andere piekmomenten en moeten er staan als de bezoekers ze verwachten. We willen ook dat ze voldoende gebruikt worden. We monitoren of openingstijden, vorm en gebruik op elkaar aansluiten.

We willen niet dat evenementen de ruimte voor fietsparkeren verkleinen terwijl ze tegelijk zorgen voor een hoger aantal fietsen in de stad. In het evenementenvergunningstraject continueren we daarom dat evenementen die fietsers aantrekken, zelf fietsparkeervoorzieningen aanbieden en alternatieve fietsparkeerplekken verzorgen als ze fietsparkeerruimte onttrekken.

Rond het **kernwinkel(gebied)** is een ruim aanbod van inpandige stallingen en op piekmomenten de pop-up stallingen. Daarom stimuleren we fietsers om hun fiets in deze bewaakte stallingen te parkeren en te voet verder te gaan. Het blijft voor mensen met een beperking mogelijk om de fiets dicht bij een winkel te stallen (zie verder onder paragraaf toegankelijkheid). Speciale aandacht besteden we aan de kwaliteit van looproutes van stallingen naar bestemmingen, we verwijzen hiervoor naar de visie binnenstad.

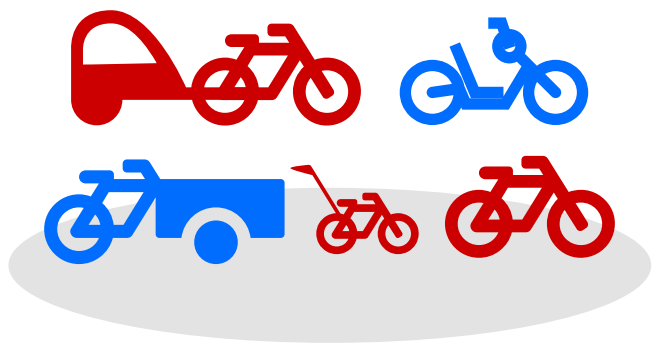
In de hiernavolgende figuur hebben we de genoemde zones weergegeven:



Kwaliteit

- In stallingen is plek voor grotere fietsen.
- In de binnenstad betaald parkeren voor voertuigen met een kenteken (zoals bromfietsen, scooters en motoren).
- Afspraken over fietsen/scooters van bezorgrestaurants in de openbare ruimte van de binnenstad.

Voor een optimaal gebruik van de fietsparkeerplekken werken we eraan dat fietsparkeerplekken eenvoudig vindbaar en goed zichtbaar zijn en duidelijk is waar je fiets wel mag staan en waar juist niet. Met het fietsroute informatiesysteem (P-route Fiets) en overige bewegwijzering verwijzen de fietsers naar de inpandige stallingen. De eenduidige huisstijl helpt fietsers de stallingen te herkennen. Daarbij blijft het fietsparkeren de eerste 24 uur gratis.



Daarnaast werken we aan meer fietsparkeerplekken voor fietsen die (licht) afwijkend zijn. De fietsfamilie groeit immers sterk. Steeds meer fietsen zijn elektrisch, er zijn meer bakfietsen voor dagelijks gebruik en fietsen hebben vaker een toevoeging zoals een krat of kinderzitje. Voor de fietsenstalling betekent dit dat we er rekening mee houden dat fietsen groter en zwaarder worden. We monitoren sinds 2021 welk deel van de fietsen 'licht afwijkend' is. Er worden bij stations en onze stallingen al maatwerkoplossingen geboden. Vanuit de gebruikers van elektrische fietsen en bakfietsen is er vraag naar diefstalveilige plekken omdat deze fietsen vaak duurder zijn en de eigenaar er zuinig op is. We reserveren in stallingen ruimte voor beperkt buitenmodel fietsen, voor circa 20% van het aantal fietsen. Voor bakfietsen en andere grote fietsen die niet in de rekken passen reserveren we, voor zover deze de stalling in kunnen, maximaal 2% van de ruimte. Voor voertuigen met een kenteken, die niet in de stalling passen willen we op straat betaald parkeren aanbieden. Vanwege landelijke regelgeving gaat dat op termijn niet alleen om scooters maar ook om zware (transport) bakfietsen.

Voor het groeiende aantal fietsen en scooters van bezorgrestaurants en nieuwe boodschappendiensten zijn in de beleidsregels bij de module Parkeernormen regels opgenomen. We bieden hiervoor geen gratis plek in de openbare ruimte meer. Deze voertuigen staan vaak op de stoep voor de vestiging. Daarmee vormen ze een uitstalling die voetgangers in de weg staat. Het is daarom van belang te bepalen welke plek

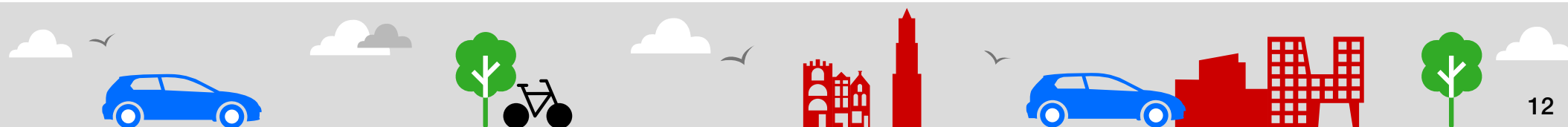
bedrijfsfietsen en bedrijfsscooters mogen innemen. En of voor fietsen van particulieren en van bedrijven dezelfde regels gelden. Daarom onderzoeken we welke maatregelen in de regelgeving of in het vergunningenproces mogelijk zijn om dit groeiende probleem samen met ondernemers op te lossen. In de module Parkeernormen is dit nader uitgewerkt.

Op straat

Op straat moeten voorzieningen schoon, heel en (sociaal) veilig zijn. Dat betekent ook een aanbindvoorziening waar je de fiets met een tweede slot vast kunt zetten. Als de flexibiliteit van de ruimte en het gebruik daarom vraagt, werken we bij uitzondering met fietsparkeervakken. Het rek zelf voldoet aan het fietsparkeer en ons handboek openbare ruimte (HOR). Op plekken met veel fietsen hebben we een voorkeur voor hoog/laagrekken ten opzichte van nietjes omdat er meer fietsen op dezelfde ruimte passen.

Bewaakte stallingen

De beheerder van een bewaakte stalling heeft nu naast het in- en uitchecken ook een taak als gastheer. Om de exploitatie betaalbaar te houden zijn we alert op kansen vanuit innovaties. In nachtelijke uren en voor kleine stallingen (<500 fietsen) zien we kansen voor een zelfservice concept vergelijkbaar met dat van de NS. Voor grotere stallingen kan zelf in- en uitchecken en verdere automatisering de beheerder ontlasten op piekmomenten. We verwachten dat in grote stallingen personeel nodig blijft voor de piekmomenten, dienstverlening en sociale veiligheid.



Dienstverlening in de stalling

In de gemeentelijke fietsenstallingen bieden we de fietser aanvullende diensten. Bijvoorbeeld kluisjes, fietsreparatie, (rolstoeltoegankelijke) openbare toiletten, uitleen van kinderbuggy's, een fietspomp, automaat met fietsproducten en ruimte voor fietsen van mensen met een beperking en deelfietsen. De stallingen hebben niet allemaal evenveel ruimte om deze diensten aan te bieden. We kiezen voor een balans tussen het aantal fietsen en de voorzieningen die waarde toevoegen, daarom verschilt het aanbod per stalling.

Openingstijden bewaakte stallingen

We willen niet dat fietsers zich zorgen maken dat de fietsenstalling dicht is na het winkelen of een avond stappen. Stallingen hebben daarom openingstijden die aansluiten bij de nabijgelegen bestemmingen en bezoekersstromen. Met de beheerder zitten we periodiek om tafel om te bekijken of voorzieningen, openingstijden en bezetting aansluiten bij de behoefte en de financiële ruimte.

Toegankelijkheid

Onze inbandige stallingen zijn vaak ondergronds. We bieden nu langs trappen of hellingbanen een rolband die fietsers helpt. We beseffen dat we daarmee niet iedereen helpen, bijvoorbeeld omdat een fiets niet op de rolband past of iemand geen kracht heeft om de trap op en af te lopen. We hebben nu twee stallingen in de binnenstad, drie in het stationsgebied en één bij station Vaartsche Rijn die gelijkvloers toegankelijk zijn. Ook de fietsenstalling Leidsche Rijn Stadstuin wordt gelijkvloers toegankelijk.

Bij het realiseren van nieuwe stallingen hebben we aandacht voor de mogelijkheden om deze voor iedereen toegankelijk te maken. Waar dat kan realiseren we bij de ingang een plek voor fietsers met een beperking, zoals bij de Neude-stalling. Hier is nog wel verbetering mogelijk in de herkenbaarheid en het gebruiksgemak. Waar dat kan willen we verder dat de beheerder hulp biedt bij de trap en/of het gebruik van de rolband.



Fietsplek voor fietsers met een beperking, stalling Neude, Beeldbank gemeente Utrecht

Voor fietsers die afhankelijk zijn van de fiets om zich over langere afstanden te verplaatsen, biedt een plek in een (inbandige) stalling geen oplossing. Daarom gaan we in en nabij het voetgangersgebied specifieke fietsparkeerplekken voor fietsers met een beperking realiseren. Daarbij nemen we maatregelen om deze plekken beschikbaar te houden voor de

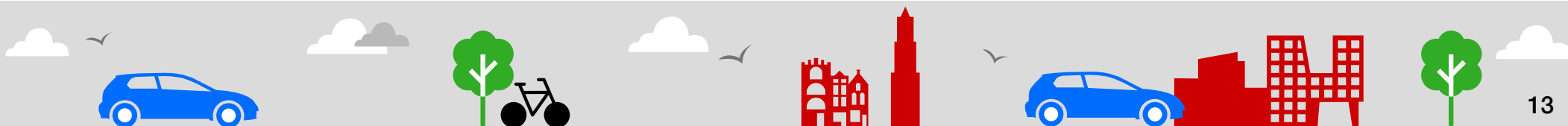
doelgroep. Waar dat kan realiseren we deze plekken meteen en waar niet direct oplossingen aanwezig zijn, bepalen we in overleg met het Stedelijk Overlegorgaan gehandicapten Utrecht (Solgu) waar en hoe we deze plekken gaan realiseren. We blijven over deze plekken jaarlijks in gesprek om aan te sluiten bij de behoefte.

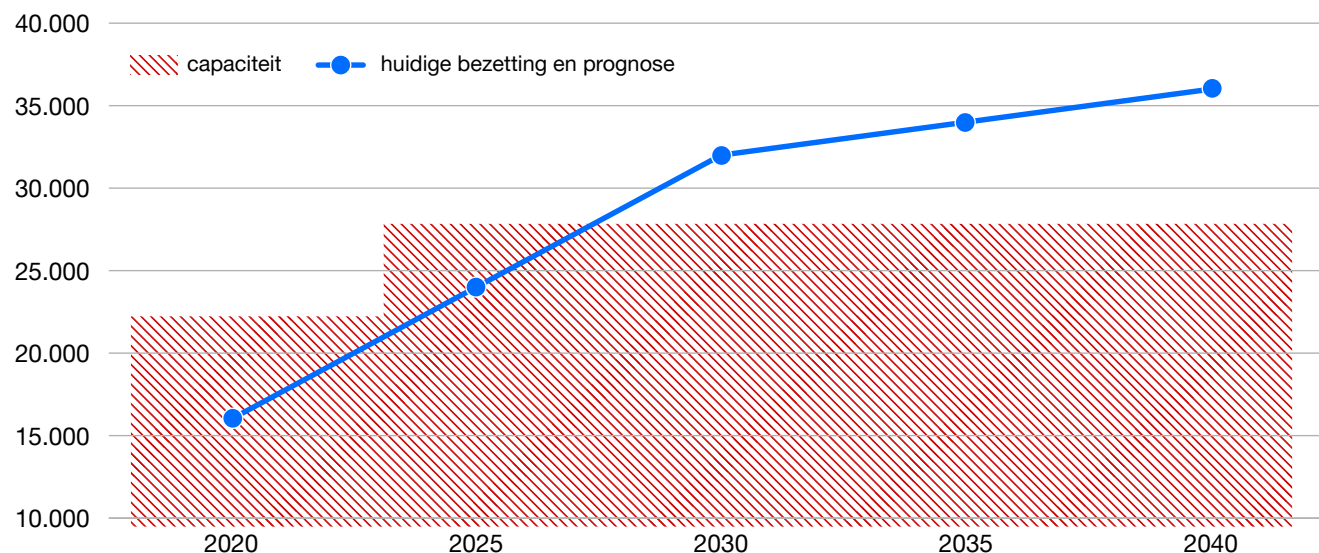
3.2 Stations en OV-haltes

- Uitbreiden capaciteit Utrecht Centraal Station tot 2025 en daarnaast inzetten op spreiden van de fietsparkeerdruk naar andere stations. Dit is afhankelijk van de realisatie van het 'wiel met spaken' uit het Mobiliteitsplan 2040.
- Uitbreiden capaciteit overige stations met voldoende kwaliteit.
- Samen met de spoorsector blijven inzetten op actieplan fietsdiefstal.
- Uiterlijk in 2023 een structurele afspraak met het Rijk, NS en provincie Utrecht over exploitatielasten van de stallingen bij stations.
- Voldoende fietsparkeercapaciteit, ook voor deelfietsen, bij OV-haltes, hubs en P&R-locaties.

Verwachte groei

Aan fietsparkeercapaciteit op de stations is afgelopen jaren hard gewerkt. Vanwege corona zijn de reizigersaantallen flink afgenomen waardoor in 2021 de capaciteit voldoende is. Voor de langere termijn verwachten we op alle stations in de stad tekorten door de toename van het aantal OV-reizigers en toenemend fietsgebruik.





Verwachte capaciteit en bezetting fietsenstallingen rondom Utrecht Centraal (Prognoses ProRail/NS 2019, exclusief effecten van corona).

Station	Huidige capaciteit	Prognose 2040	Verwacht tekort
Utrecht Centraal	22.500	35.280	12.780
Utrecht Vaartsche Rijn	1.236	3.136	1.900
Utrecht Overvecht	1372	2.432	1.060
Utrecht Leidsche Rijn	696	2.182	1.486
Utrecht Lunetten ⁸	496	1.073	577
Utrecht Terwijde	992	2.119	1.127
Utrecht Zuilen	436	829	393
Vleuten	1.304	2.242	938

Huidige capaciteit fietsparkeren en prognose fietsers naar stations (Prognoses ProRail/NS 2019)

⁸ Exclusief het effect van een nieuw station Lunetten-Koningsweg.

Routekaart stations

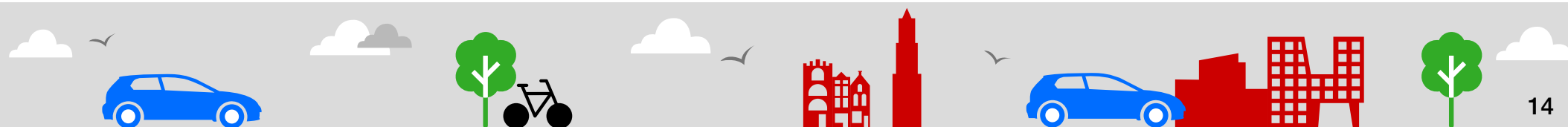
Utrecht Centraal

Voor het Centraal Station is het verwachte tekort het grootst. Omdat grootschalige locaties niet meer beschikbaar zijn, wordt gewerkt aan kleinere locaties om het verwachte toekomstige tekort op te lossen. Samen met ProRail en NS wordt gezocht naar 5.000 extra plaatsen, uiterlijk te realiseren in 2025.

Verdere uitbreiding daarna wordt steeds kostbaarder. Daarom zijn in samenwerking met ProRail, het Ministerie van IenW en de provincie, binnen U-Ned meerdere strategieën ontwikkeld. Het doel hiervan is om de druk te verdelen over de stations in de stad en de stallingen zo goed mogelijk te benutten. Deze aanpak hangt samen met de strategie uit het mobiliteitsplan, het 'wiel met spaken' en de wens voor een extra intercitystation. Daarmee creëren we voor het OV meer hoogwaardige opstappunten.

We zien met name rondom het Centraal Station dat er regelmatig fietsen buiten de stallingen staan, terwijl er voldoende fietsparkeerplekken in de stallingen zijn. Waarschijnlijk zijn dit reizigers met haast of reizigers die niet bereid zijn om te betalen omdat ze langer dan 24 uur wegblijven. Dat veroorzaakt op andere plekken overlast van gestalde fietsen. We kijken met NS naar oorzaken en oplossingen. Een oplossingsrichting is tariefdifferentiatie, een (studenten) weekendtarief kan daar onderdeel van zijn.

De exploitatielasten van de stallingen bij stations zijn hoog. Er zijn nog steeds geen structurele afspraken



om deze lasten te delen met het Rijk en NS. We hebben de tijdelijke afspraken met NS om de lasten te delen verlengd tot juni 2024. We zetten ons in om uiterlijk in 2024 een structurele afspraak te hebben en betrekken daar ook de provincie bij.

Overige stations

De groei van het aantal fietsen zorgt ook bij de overige stations dat de capaciteit, de openbare ruimte en de toegankelijkheid onder druk komen te staan. Uitbreiding van de capaciteit is daarom noodzakelijk. We zetten ons ervoor in om, binnen de financiële mogelijkheden, meer bewaakte zelfservice fietsenstallingen te realiseren.

Omdat er op alle stations sprake is van een toekomstig tekort zullen we de opgave moeten prioriteren. Op provinciaal en nationaal niveau zijn hiervoor subsidiemogelijkheden. Daarom werken we samen met ProRail, NS, het ministerie van IenW en de provincie aan deze opgave. We prioriteren op basis van de complexiteit en de noodzaak vanwege bouwontwikkeling in de omgeving. De complexiteit is lager bij de kleinere stations qua reizigersaantallen, zoals Zuilen, Lunetten, Terwijde en Vleuten. Daar kunnen we nog op straat extra fietsenrekken plaatsen. Bij de stations Vaartsche Rijn, Overvecht en Leidsche Rijn Centrum is de stationsomgeving al zo intensief bebouwd dat oplossingen op straat niet meer mogelijk zijn.

Verder geldt dat fietsdiefstal een zorg vormt van veel treinreizigers. Juist de onbewaakte stallingen in de openbare ruimte bieden maar weinig mogelijkheden om daar iets aan te doen. Daarom onderzoeken we oplossingen samen met IenW, ProRail en NS en kijken naar landelijke initiatieven bijvoorbeeld via Tour de Force⁹.

Bij stations worden OV-fietsen aangeboden door NS. We stimuleren daarnaast dat deelfietsaanbieders ook fietsen aanbieden bij stations. Zo kunnen mensen hun bestemming gemakkelijk bereiken. Vanaf de stations Lunetten, Vleuten en Overvecht is er de mogelijkheid om met een deelfiets het groen rondom de stad op te zoeken.

Routekaart OV-haltes, P&R en hubs

We werken eraan om voldoende en kwalitatief goede fietsparkeerplekken bij bus- en tramhaltes te bieden. We monitoren het gebruik en zo nodig breiden we die uit in samenwerking met de provincie.

Ook voor verschillende hubs in de stad streven we naar het bieden van voldoende fietsparkeerplekken, ook voor de deelfiets. De vraag naar plekken zal meegroeien met het gebruik, of afnemen als de deelfiets aan populariteit wint. We willen dus bij de ontwikkeling van de hubs flexibiliteit inbouwen.

⁹ Tour de Force is een samenwerking tussen overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en platforms die zich inzetten voor een sterker fietsbeleid in Nederland.

3.3 Buurten

- Verhogen toegankelijkheid in vooroorlogse wijken door uitbreiden capaciteit fietsparkeerplekken; op straat, in buurtstallingen en fietstrommels.
- GoedopWeg benadrukt de eigen verantwoordelijkheid van realisatie van fietsparkeerplekken bij bedrijven en organisaties in bestaande situaties.
- Op nieuwbouwlocaties vooraf afspraken maken over exploitatie fietsenstallingen bij drukke locaties.
- Monitoren van kwaliteitseisen voor fietsparkeerplekken die worden gesteld aan bouwprojecten.

Bij de buurten maken we onderscheid tussen de buurten in vooroorlogse wijken en andere wijken, omdat deze vanwege bouwregels erg van elkaar verschillen. Voor nieuwbouwlocaties gelden de nieuwste normen en inzichten. Vanwege de beperkte openbare ruimte in nieuwe binnenstedelijke verdichting, zoals Merwede stimuleren we daar de ontwikkeling van inpandige stallingen.

Vooroorlogse wijken

In deze wijken hebben inwoners vaak geen eigen schuurtje of berging. Ze stallen de fiets op de (vaak smalle) stoep of nemen deze mee naar binnen. Het wegprofiel bestaat vaak uit rijbaan, autoparkeren en een smalle stoep. Op de smalle stoepen zien we dat de fietsparkeerdruk erg hoog is en ontvangen daar ook meldingen van inwoners over. Als het rek vol is of er geen rek is, staan fietsen tegen elke lantaarnpaal of boom die beschikbaar is. Voetgangers moeten soms over de weg omdat de stoep niet toegankelijk is.



Dat zorgt voor onveilige situaties en belemmert voetgangers met een beperking.

Hoe we dit oplossen heeft ook te maken met hoe we als stad onze straten inrichten. Voor de manier waarop we dat aanpakken hebben we het mobiliteitsplan, de RSU en het handboek Openbare Ruimte opgesteld. Vanuit fietsparkeren hebben we een aantal manieren om te werken aan de capaciteit, kwaliteit en toegankelijkheid.

Uitbreiden capaciteit – op straat

We willen ook in de vooroorlogse buurten het fietsparkeren uitbreiden. Dat doen we vraaggestuurd om aan te sluiten op de wensen van de doelgroep, op basis van bewonersaanvragen voor een fietsenrek en meldingen over fietsen op de stoep.



Buurtfietsenstalling, beeldbank gemeente Utrecht

Inwoners zonder eigen berging kunnen nu een aanvraag doen voor een (extra) fietsenrek in hun straat. Afhankelijk van de beschikbare ruimte en de situatie in de straat gebeurt dit op een autoparkeerplek of op de stoep. Inwoners leveren bij de aanvraag zelf informatie aan over de locatie en het draagvlak bij hun buren. Inwoners vragen regelmatig fietsenrekken aan. In 2020 zijn er 920 extra fietsparkeerplekken gerealiseerd. We voegen ook fietsparkeerplekken toe waar we meldingen krijgen over geparkeerde fietsen op de stoep of toegankelijkheid. Daarbij is de autoparkeerdruk en draagvlak in de straat belangrijk. Door een parkeerplaats tijdelijk om te vormen tot meerdere fietsparkeerplekken kan de buurt wennen aan de ruimte op de stoep én aan minder autoparkeerplekken voordat een autoparkeerplek definitief wordt weggehaald.

Bij herinrichtingen van straten breiden we al regelmatig de capaciteit van het fietsparkeren uit. Voor nieuwe ontwikkelingen gelden, ook in oude wijken, de fietsparkeernormen zoals in de module en beleidsregels parkeernormen zijn vastgelegd.

Uitbreiden capaciteit – buurtstallingen en fietstrommels
Bewoners kunnen ook terecht in een van de veertig buurtstallingen met ruim 2.000 plekken of een fietstrommel. Deze buurtstallingen hebben over het algemeen een wachtlijst.

Voor de stad als geheel, dus de vooroorlogse wijken en de binnenstad, vergroten we de ambitie door te streven naar het realiseren van drie buurtstallingen



Fietstrommel, beeldbank gemeente Utrecht

per jaar. Dat is één extra buurtstalling per jaar ten opzichte van het huidige beleid. Daarbij zijn we afhankelijk van geschikte locaties en middelen en gaan we actief op zoek binnen ons netwerk in de stad. We zetten daarnaast in op grotere buurtstallingen om de wachtlijsten in te lopen en omdat dit goedkoper is. We gaan over tot aanschaf of huur van een locatie als dit past binnen de beschikbare financiële ruimte. Randvoorwaarden voor deze stallingen zijn tenminste tien jaar aan te huren of in eigendom te verwerven, grenzend aan de openbare ruimte (geen recht van overpad), voldoende interne hoogte en breedte, goed in te richten, sociaal veilige toegang.

We willen ruimte-effectieve en laagdrempelige oplossingen voor fietsparkeren aanbieden. We bieden inwoners de mogelijkheid aan om een



fietstrommel aan te vragen. Inwoners leveren bij de aanvraag zelf informatie aan over de locatie en het draagvlak bij hun burens. De huidige fietstrommel past op een parkeerplaats en geeft ruimte aan 4-5 fietsen. Het voldoet aan een behoefte maar is een vrij kostbare en niet zo fraaie oplossing. We zoeken daarom naar alternatieven en innovaties in de markt.

Kwaliteit

De voorzieningen moeten schoon, heel en (sociaal) veilig zijn. Er gelden dezelfde kwaliteitswensen voor het fietsparkeren op straat als in de binnenstad. In een buurtstalling reserveren we ook een aantal plekken voor grotere fietsen, het aantal hangt af van de stalling. Voor de buurtstallingen hanteren we een herkenbare huisstijl.

Toegankelijkheid

We plaatsen fietsenrekken zodanig dat de stoep voor voetgangers een veilige plek is. Los geparkeerde fietsen nemen soms ruimte in die ten koste gaat van die veiligheid. Niet iedereen kan even snel om een fiets heen lopen of van de stoep afstappen.

Niet elke fietser is zich ervan bewust dat een fiets op de stoep voor anderen een obstakel kan zijn of zelfs een onveilige situatie geeft. De gemeente houdt daarom regelmatig samen met belangenorganisaties de actie 'Houd de stoep vrij'. We maken inwoners bewust van het belang van een vrije stoep en roepen op de stoep vrij te houden van fietsen, andere spullen en van overhangend groen. Dat doen we onder andere via stoepkrijtprijs en berichten op social media.

Naoorlogse wijken en parkeren bedrijven en voorzieningen

In de naoorlogse wijken zien we dat bewoners bij hun woning vaak een eigen plek voor hun fiets hebben. De druk op fietsparkeerplekken in de openbare ruimte ligt dan vooral bij bestemmingen zoals bedrijven, winkelcentra, organisaties en stations. Werknemers en bezoekers komen ook met de fiets naar diverse bedrijven en organisaties. Bedrijven en organisaties kunnen door het fietsgebruik te stimuleren besparen op de ruimte en kosten voor autoparkeerplekken. Bedrijven blijven zelf verantwoordelijk om hun eigen fietsvoorzieningen te realiseren en te bekostigen. Ook van woningbouwcorporaties verwachten we dat in de bestaande bouw in de fietsparkeerbehoefte van huurders door de corporatie zelf wordt voorzien. We nemen dit op in de prestatie-eisen.

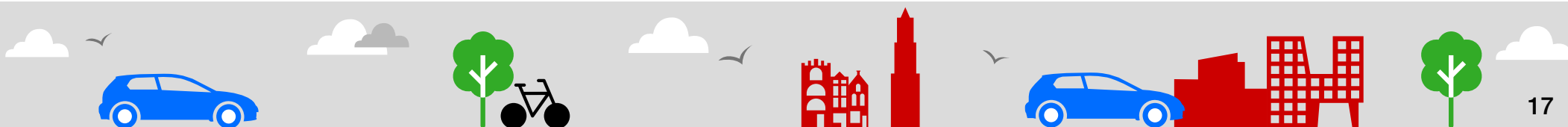
Als bij bestaande gebouwen nog geen fietsparkeer-voorzieningen zijn gaan we bij klachten met de eigenaar in gesprek om alsnog voorzieningen te realiseren. Waar de openbare ruimte dat toelaat kan een fietsparkeerplek voor bezoekers, in overleg met het wijkbureau en met een vergunning, in de openbare ruimte worden geplaatst. Deze plekken moeten voldoen aan het handboek openbare ruimte.

3.4 Nieuwbouwlocaties

We willen het fietsparkeren op nieuwbouwlocaties al bij de bouw goed regelen. Zodat de lasten van oplossingen niet achteraf bij de gemeente komen te liggen. Bij nieuwbouwlocaties moeten ontwikkelaars voldoen aan het bouwbesluit en de fietsparkeernormen zoals beschreven in de module Parkeernormen.

Op nieuwbouwlocaties zoals Leidsche Rijn Centrum, de Merwedekanaalzone of het Beurskwartier worden functies gerealiseerd waar veel bezoekers verwacht worden. Gezien de visie voor de openbare ruimte vraagt dat om gebouwde fietsenstallingen die openbaar toegankelijk zijn. Bij nieuwe ontwikkelingen eisen we van ontwikkelaars dit als onderdeel van het bouwplan op eigen terrein te realiseren. De exploitatie van deze stallingen moet structureel geregeld worden, waarbij de gemeente in de stadsdeelcentra partner kan zijn. De kwaliteit van deze stallingen en loopafstanden bepalen of de voorzieningen ook gebruikt worden. In de module parkeernormen hebben we beperkte kwaliteitseisen opgenomen voor collectieve stallingen voor bewoners. In het bouwbesluit is weinig vastgelegd over de kwaliteit. We willen daarom meer eisen stellen aan de kwaliteit, naar voorbeeld van de gemeente Eindhoven¹⁰. We bekijken nog waar we zulke kwaliteitseisen voor inpandige fietsenstallingen in het stelsel van de parkeervisie een logische plek kunnen geven.

¹⁰ <https://www.eindhoven.nl/sites/default/files/2021-04/Kwaliteitseisen%20inpandige%20fietsenstallingen%20vastgesteld%20door%20college.pdf>



4. Op orde blijven

In dit hoofdstuk beschrijven we achtereenvolgens wat we doen om met fietsparkeren op orde te blijven op het gebied van onder meer communicatie, innovatie, diefstalpreventie, handhaving, monitoring en evaluatie en betaalbaarheid.

Gedragbeïnvloeding

- Positieve gedragsbeïnvloeding van fietsers om hun fiets te stallen zodat de ruimte toegankelijk blijft voor iedereen en capaciteit optimaal te benutten.

We hebben als stad de grootste fietsenstalling ter wereld bij het Centraal Station. Met deze stalling en onze andere fietsparkeervoorzieningen laten we zien dat Utrecht een echte fietsstad is.

Ook de komende jaren openen we nieuwe stallingen en zullen nieuwe studenten in de stad starten. We blijven daarom werken aan het vergroten van de bekendheid en vindbaarheid van de stallingen en met positieve gedragsbeïnvloeding fietsers oproepen om gebruik te maken van de bewaakte stallingen in de stad. Onder meer door een verdere uitbouw van de community 'Utrecht fietst!', de inzet van fietscoaches en acties om eerstejaars studenten te informeren over het bestaan van de fietsenstallingen.

Daarnaast communiceren we ook actief op andere gebieden. Zo moedigen we via een campagne bewoners aan de stoep toegankelijk te houden. We geven daarbij vooral aandacht aan buurten waar veel meldingen over binnenkomen. Niet alleen fietsen zijn hierbij een aandachtspunt, maar ook bankjes, afvalbakken, geveltuintjes, steigers en afval.

Innovatie

- Inzetten op innovatie om kosten te drukken en het stallingsgemak te vergoten.

We passen innovaties toe om kosten te drukken en het stallingsgemak te vergoten. Zo zoeken we naar manieren om het in- en uitchecken in de bewaakte stallingen te versnellen. We denken dat zelfscannen of verder automatiseren van fietsenstallingen dit knelpunt kan wegnemen. De servicemedewerkers van U-stal die nu het scanproces verzorgen, worden dan ingezet voor serviceverlening en veiligheid.

Fietsdiefstal

- Inzet op actieprogramma Fietsdiefstal in de wijk.
- Bij stations inzet tegen fietsdiefstal in samenwerking met NS en ProRail.

Het aantal aangiften van fietsendiefstal lag in 2019 ten opzichte van 2018 ruim 20% lager. Daarmee hebben we de doelstelling uit het Actieprogramma Fietsdiefstal 2015 om diefstal terug te brengen naar de waarden van 2011 nog niet gehaald. Hoewel de cijfers

substantieel zijn verbeterd, blijft fietsdiefstal een hardnekkig probleem. We gaan daarom door met de maatregelen uit het actieplan Fietsdiefstal, waarbij we jaarlijks per wijk de maatregelen op maat maken.

Daarnaast zijn we lid van Stichting Aanpak Fiets- en E-bikediefstal om door slimme samenwerking met relevante partners efficiënt in te zetten tegen dit probleem. Vanuit deze stichting is onderzoek gedaan naar de omvang, aard, ontwikkelingen en aanpak van georganiseerde fietsdiefstal. De inzichten uit dit onderzoek vertalen we naar de praktijk in Utrecht.

Handhaving

- We handhaven op weesfietsen, wrakken (kapotte fietsen) en fietsen die gevaarlijk gestald staan.
 - We maken met de inrichting en communicatie duidelijk wat we van de fietser verwachten, handhaving is de laatste stap.
 - We handhaven informatiegestuurd op basis van gegevens van de parkeerdruk en overlast van fietsen.
 - Handhaving op gevaarlijk gestalde fietsen in gebieden waar de druk op de beschikbare openbare ruimte zeer groot is en waar zeer grote aantallen fietsen aanwezig zijn en voor problemen zorgen.
- Als er voldoende capaciteit is en de druk op de openbare ruimte groot, handhaven we op hinderlijk of overlastgevend gestalde fietsen.



- We houden met handhaving gereserveerde parkeerplaatsen beschikbaar voor mensen met een fysieke beperking, laden en lossen, taxi's en deelfietsen.
- We maken (terughoudend) gebruik van fietsparkeerverboden in de zones rondom inpandige stallingen.
- De gemeentelijke handhaving wordt niet ingezet voor het verwijderen van fietsen bij werkzaamheden, hiervoor zijn projecten zelf verantwoordelijk.
- We zetten handhaving op hinderlijk of overlastgevend gestalde fietsen in op basis van de monitoring van de parkeerdruk.

In Utrecht handhaven wij op fietsen die hinderlijk, gevaarlijk of te lang gestald staan. Dat doen we op basis van de regels in de APV. De handhaving wordt uitgevoerd door Vergunningen, Toezicht en Handhaving (VTH). We leggen hieronder ook uit hoe we willen omgaan met hinderlijk gestalde fietsen. Daarbij moet duidelijk zijn dat handhaving altijd de laatste stap is. Eerst maken we met de inrichting en communicatie duidelijk wat we van de fietser verwachten. We zetten de handhaving efficiënt in op basis van gegevens van de parkeerdruk en overlast van fietsen. En doen dit zo duurzaam mogelijk.

Te lang gestald: weesfietsen en wrakken

Fietsen die niet gebruikt worden nemen ruimte in op straat en in rekken. We handhaven daarom op weesfietsen en wrakken (kapotte fietsen). Dat doen we in alle wijken ten minste één keer per jaar, in de

binnenstad en centraal station twee tot vier keer per jaar. Fietsen die te lang gestald staan worden gelabeld en na de hersteltermijn (veertien dagen in de binnenstad, 28 dagen daarbuiten) weggehaald. In de binnenstad is deze termijn korter omdat hier de druk op de openbare ruimte het hoogst is. We zetten de handhaving efficiënt in op basis van gegevens van de parkeerdruk en overlast van fietsen. En doen dit zo duurzaam mogelijk.

Gevaarlijk gestald

Een gevaarlijke situatie ontstaat als fietsen voor een (nood)uitgang staan, op de aanrijroute van nood- en hulpdiensten of op een blindengeleideroute. Drukke plekken moeten goed bereikbaar zijn. Ook moeten gebouwen bij calamiteiten snel en veilig verlaten kunnen worden. We verwijderen daarom dagelijks gevaarlijk gestalde of overlastgevende (brom)fietsen. Gevaarlijk gestalde fietsen worden direct verwijderd, dit valt onder spoedeisende bestuursdwang.

Dit doen we in gebieden waar de druk op de beschikbare openbare ruimte zeer groot is en waar zeer grote aantallen fietsen aanwezig zijn en voor problemen zorgen. Denk hierbij aan het winkel- en uitgaansgebied in de binnenstad en rond Utrecht Centraal.

Overlastgevend of in fietsparkeerverbodszone gestald

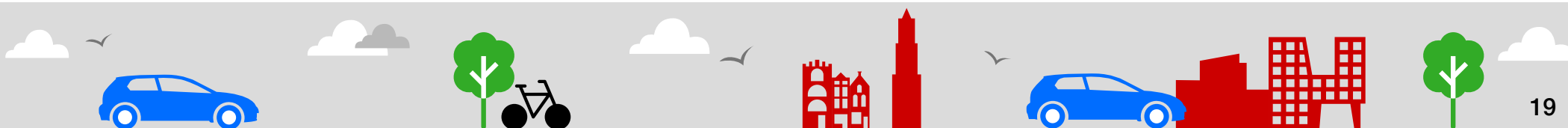
Een overlastgevend gestalde fiets blokkeert de doorgang, vooral voor mensen met een kinderwagen, rollator of rolstoel of staat in een zone waar we liever geen fietsen willen. Deze fietsen staan niet gevaarlijk.



Label gevaarlijk /hinderlijk gestalde fiets, Beeldbank Utrecht.

We willen dat gereserveerde parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor mensen met een fysieke beperking, laden en lossen, taxi's en deelfietsen. Dat geeft duidelijkheid aan de fietser maar ook aan deze doelgroepen. We zijn daarom eind 2020 gestart om, in de binnenstad, fietsen op gereserveerde parkeerplekken te verwijderen. Voor overlastgevend gestalde fietsen geldt een hersteltermijn van tien minuten.

Op locaties waar we de stallingscapaciteit op orde hebben en de druk op de openbare ruimte groot is maken we (terughoudend) gebruik van fietsparkeerverboden. Met een fietsparkeerverbod staan we dan geen fietsen meer toe in de openbare ruimte (buiten de rekken). In de APV is deze bevoegdheid van het college vastgelegd. We kijken voor het uitbreiden van die locaties naar het Centraal Station zowel aan de zijde van het Stationsplein als aan het Jaarbeursplein en naar de Neude. Daar is het aantal stallingen al



langere tijd stabiel op orde en heeft de fietser de tijd gehad om te wennen aan de inpassende bewaakte stallingen. De capaciteit is op orde wanneer binnen een straal van 100 meter van de ingang van een bewaakte stalling ook tijdens piekmomenten minder fietsen staan dan er stallingsplaatsen (in stalling, rek of vak) beschikbaar zijn. Voor treinstations hanteren we een afstand van 250 meter vanaf de ingang van de bewaakte stalling, conform de landelijke methode. Als we op een locatie een nieuw fietsparkeerverbod instellen werken we eerst aan communicatie van de nieuwe regels voordat we de handhaving uitbreiden.

Fietsdepot

Het fietsdepot heeft sinds de zomer van 2021 een tijdelijke locatie in Overvecht. Gezien de groei van de stad, aantal inwoners en fietsers zal de capaciteit meegroeien op de toekomstige definitieve locatie in het Werkspoorkwartier.

Fietsen tijdens werkzaamheden

Bij werkzaamheden moeten fietsen soms tijdelijk verwijderd worden om ruimte te maken. Vergunningen Toezicht en Handhaving of het gemeentelijk fietsdepot wordt niet ingezet voor het verwijderen van fietsen op deze locaties. Er wordt ter plaatse over gecommuniceerd door het project en/of de aannemer. De projecten en/of aannemer zijn verantwoordelijk voor het tijdig communiceren van de werkzaamheden en uiteindelijk verwijderen van fietsen. En bieden daarbij een manier waarop de fietser zijn fiets weer kan terugkrijgen.



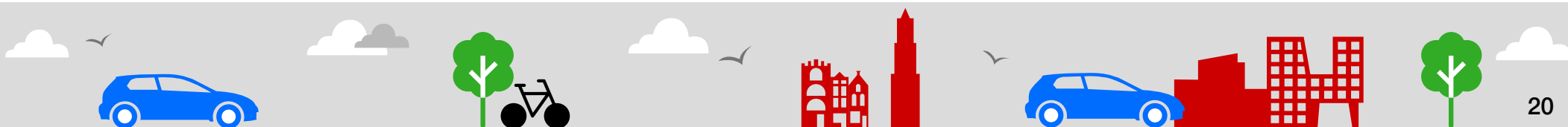
Tijdelijke locatie van het fietsdepot in Overvecht, foto Beeldbank Utrecht.

Monitoring en evaluatie

Op basis van data kunnen mobiliteitskeuzes en gedrag worden gestuurd en beïnvloed. Monitoring van deze data helpt ons bij het ontwikkelen van beleid. Om zicht te houden op de behoefte aan fietsenstallingen zetten we bijvoorbeeld verschillende instrumenten in, afhankelijk van de behoefte aan data. We hebben gegevens over de huidige situatie, om weggebruikers realtime informatie te kunnen geven over het aantal vrije plekken in een stalling, maar ook over trendontwikkelingen.

Zo monitoren we als indicator voor voldoende stallingsplaatsen het aantal fietsen en of ze in een rek staan. Deze monitoring voeren we in de binnenstad en het stationsgebied twee keer per jaar uit en één keer per jaar bij de overige stations in de stad. In de bewaakte stallingen hebben we naast het in- en uitchecken ook automatische systemen die het aantal fietsen registreren.

Als het om diefstal gaat vragen we in de inwoners-enquête naar het gevoel van diefstalveiligheid, terwijl de cijfers van politie een beeld geven van de geregistreerde fietsdiefstallen. Beide cijfers gebruiken we voor langetermijnontwikkelingen.



5. Betaalbaarheid

De komende jaren stimuleren we het fietsgebruik verder en zien we de stad en de vraag naar fiets-parkeren en maatregelen zoals in deze module beschreven groeien. Met de vaststelling van de module bepalen we de beleidsuitgangspunten en kunnen de onderdelen waar bekostiging voor is uitgevoerd worden.

Voor de uitbreiding van een aantal inbandige fietsenstallingen in het stationsgebied zijn middelen beschikbaar gesteld bij de voorjaarsnota 2021. Onderdelen van de uitwerkingsmodule, zoals de realisatie en beheer van een aantal buurtstallingen en de inzet van fietscoaches, zijn binnen de parkeerexploitatie gedekt.

We streven naar meer inbandige fietsparkeerplaatsen, dan plaatsen op straat. De grootste kostenposten zijn de investeringen voor de uitbreiding en exploitatie van deze (bewaakte) stallingen. Er zijn verschillende 'draaiknoppen' die invloed hebben op de kosten: omvang stallingen, openstellingsduur, automatisering en aanpassingen van de tarieven.

Voor handhaving hebben we jaarlijks terugkerende kosten voor het handhaven zelf, het volgens de wettelijke termijn bewaren van fietsen in het depot, en het beheer van het fietsdepot. We verwachten meer inzet van handhaving door uitbreiding van fietsparkeerverboden op plaatsen waar de stallingscapaciteit op orde is. Een groot deel van de

omvang van het depot wordt bepaald door fietsen die nooit meer opgehaald worden. Door een inzamelprogramma voor weesfietsen te starten, kunnen we de groei van het aantal fietsen dat in het depot terecht komt, verminderen.

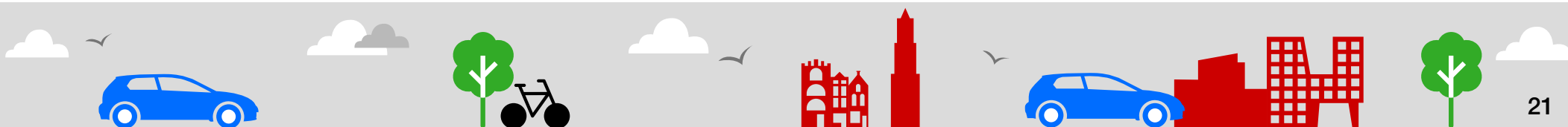
De ambities uit de module Fietsparkeren waar nog geen dekking voor is (zoals bijvoorbeeld de investering en exploitatie van nieuwe fietsenstallingen) zijn onderdeel van de jaarlijkse integrale afweging. Hierbij zoeken we naast de eigen investeringsruimte ook naar subsidies uit fondsen van het Rijk en andere overheden en bijdragen van baathebbers (fonds bovenwijks/bereikbaarheidsfonds). Omdat de realisatie van deze ambities afhankelijk is van beschikbare middelen, hebben wij vooraf geen zekerheid over de precieze invulling en uitwerking van onze beleidsdoelen, en de snelheid waarmee ze gerealiseerd kunnen worden.

Bekostiging van de maatregelen door derden kan ontstaan uit afspraken met ondernemers om bij te dragen aan fietsparkeervoorzieningen, afspraken met het rijk, provincie en de EU over de investeringen en verdeling van de exploitatielasten bij stations. Voor het investeren in stallingen bij OV-voorzieningen trekken we samen op met ProRail, NS en de provincie en maken we gebruik van cofinanciering uit rijksmiddelen en subsidiemogelijkheden die de provincie biedt. In een enkel geval maken we gebruik van Europese subsidies.

Opbrengsten

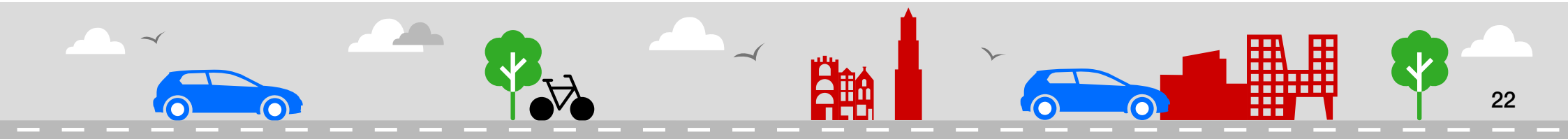
Inwoners die van de fiets gebruik maken, hebben een sterkere lokale binding en leveren economisch voordeel op: zij werken, studeren, geven geld uit in winkels, theaters of andere voorzieningen in de stad. De opbrengsten van de fiets zijn niet alleen economisch, maar ook maatschappelijk. De fiets is een gezonde en schone vorm van mobiliteit die in vergelijking met de auto weinig ruimte vraagt. Als stad krijgen we ruimte terug die we kunnen gebruiken voor vergroening. Het leidt uiteindelijk ook tot een betere luchtkwaliteit en minder geluid.

Naast deze indirecte opbrengsten zijn er ook -beperkt- directe opbrengsten, dat is de draaiknop tarieven. De gratis stallingstermijn blijft voorlopig 24 uur. De gemeentelijke stallingen zijn goedkoop voor de gebruiker ten opzichte van de tarieven van NS voor de stallingen in het stationsgebied. We willen de tarieven meer gelijk trekken, ook omdat de gemeentelijke stallingen en NS-stallingen in elkaars buurt liggen en we niet op tarief met elkaar willen concurreren. Het dagtarief en jaartarief voor de bewaakte stallingen verhogen we de komende jaren stapsgewijs (om praktische redenen met afgeronde bedragen). We verwachten daardoor weinig effect op het gebruik. Omdat het om kleine aantallen gebruikers gaat, verwachten we in absolute zin weinig extra inkomsten.



We zien dat een andere inkomstenbron afneemt. Namelijk het verkopen van fietsen die niet worden opgehaald uit het fietsendepot. De prijsontwikkeling van tweedehandsfietsen staat onder druk, door het grote aanbod van goedkope fietsen aan de onderkant van de markt, de introductie van deelfietsen en de fiets als een service (Swapfiets). De laatste aanbesteding van de opkoopregeling heeft tot structureel lagere inkomsten geleid. Ook ambities om fietsen buiten de opkoopregeling te houden en aan doelgroepen ter beschikking te stellen, zullen het directe negatieve financiële resultaat vergroten.

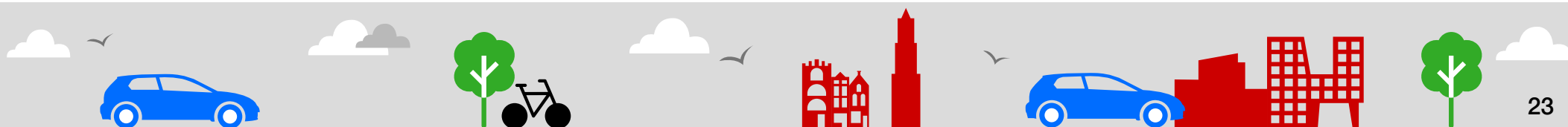
De financiële opbrengsten van fietsparkeren zijn per saldo lager dan de kosten.



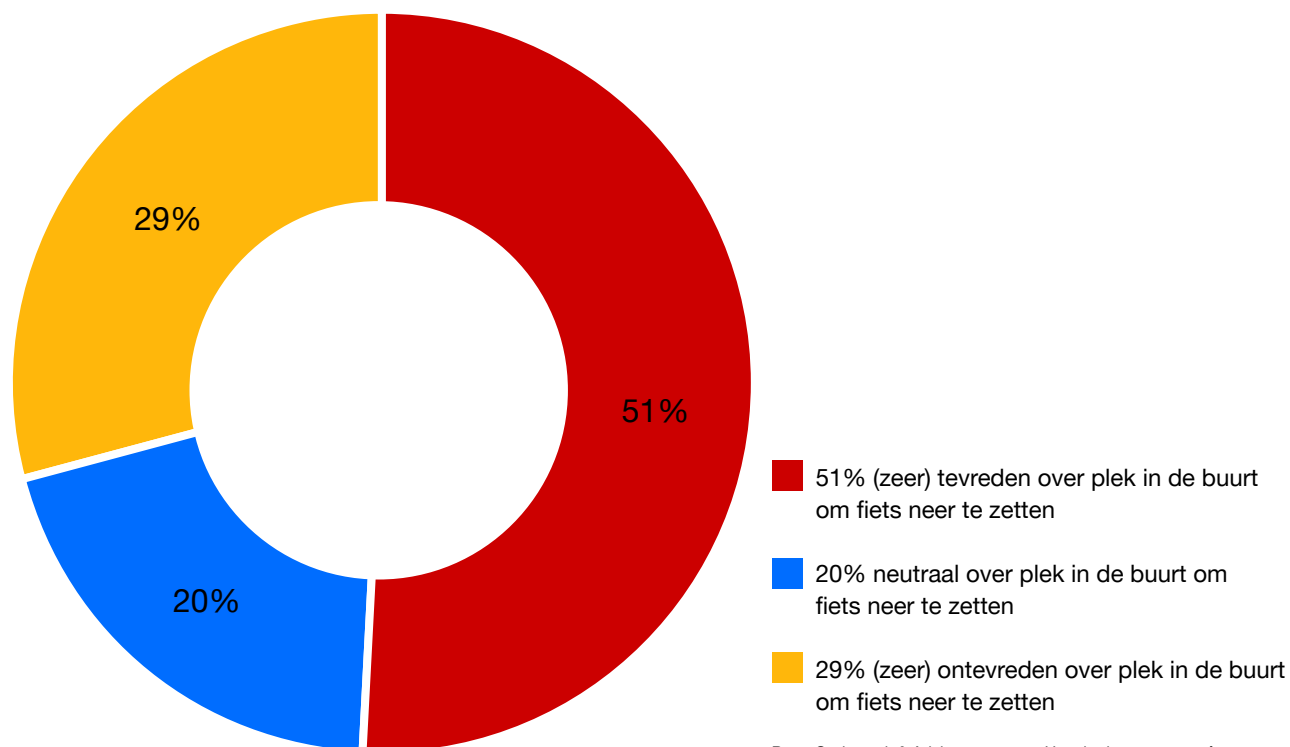
Bijlage 1: Acties fietsparkeren

Actie	Termijn ¹¹
Onderzoek met ProRail en NS naar 5.000 extra plaatsen bij Centraal Station, uiterlijk te realiseren in 2025.	Korte termijn
Onderzoek naar een 'eigen plek voor de bezorgfiets' en voor bezorgrestaurants vastleggen in regelgeving of vergunningsproces.	Korte termijn
Evalueren proef handhaving fietsen op gereserveerde parkeerplaatsen in de binnenstad.	Korte termijn
Pilots uitvoeren met innovaties voor kort en flexibel parkeren n.a.v. monitoring parkeerdruk op bijvoorbeeld de Neude	Korte termijn
Uitbreiden capaciteit binnenstad (o.a.: omzetten autoparkeerplekken, uitbreiden rekken op straat, inpandige stallingen en pop-up stallingen). Met daarbij aandacht voor meer plekken voor (beperkt) buitenmodelfietsen (circa 15 -20% van totaal).	Doorlopend
Fietsplekken nabij en in het voetgangersgebied voor fietsers met een beperking, inclusief vrijhouden van deze plekken. In 2022 uitvoeren pilot op beperkt aantal locaties en daarna uitbreiden op strategische locaties	Korte tot middellange termijn
Uitbreiden capaciteit in overige woonwijken door op aanvraag en actief fietsenrekken te plaatsen. Aanschaf fietsvlonders om straten met een proefperiode te laten wennen aan fietsen op plek van een autoparkeerplaats.	Doorlopend
Onderzoek op welke manier we kort parkeren bij winkels kunnen faciliteren en lang parkeren kunnen ontmoedigen. Experimenteren om te ontdekken wat werkt en tegelijkertijd de markt uitdagen. Bijvoorbeeld op het gebied van technieken waarmee de stallingsduur in de openbare ruimte geregistreerd kan worden.	Korte tot middellange termijn
Uitbreiden fietsparkeercapaciteit bij alle treinstations.	Korte tot lange termijn
In samenwerking met de provincie fietsenrekken bij bushaltes en tramhaltes uitbreiden en bij veelgebruikte OV-assen inzetten op kwaliteitsverbetering, zoals een overkapping.	Korte tot middellange termijn
Regelmatige evaluatie van het gebruik van de stallingen gedurende de openingstijden en waar nodig aanpassing van de openingstijden.	Doorlopend
Uitwerken kwaliteitseisen voor inpandige parkeerplekken bij nieuwbouwlocaties.	Korte termijn
Ondernemers en organisaties in de binnenstad actief medeverantwoordelijk maken voor het realiseren van voldoende fietsparkeercapaciteit.	Korte tot middellange termijn
Vrijkomend gemeentelijk vastgoed actief toetsen op bruikbaarheid als (buurt) fietsenstalling	Doorlopend
Onderzoeken gebruik buurtstallingen onder abonneementhouders.	Korte termijn
Onderzoek naar mogelijkheden vergroten inleveren afgedankte fietsen (ter voorkoming weesfietsen)	Korte termijn
Definitieve locatie fietsdepot met voldoende capaciteit voor groei van de stad realiseren.	Korte tot middellange termijn

¹¹ Korte termijn 2022 - 2024, middellange termijn 2025 - 2027, lange termijn 2028 - 2030



Bijlage 2: Resultaten inwonersenquête en flitspeiling



Bron: Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht, inwonersenquête

Tevredenheid over plek in de buurt om fiets neer te zetten (Inwonersenquête 2019)

Inwonersenquête 2019

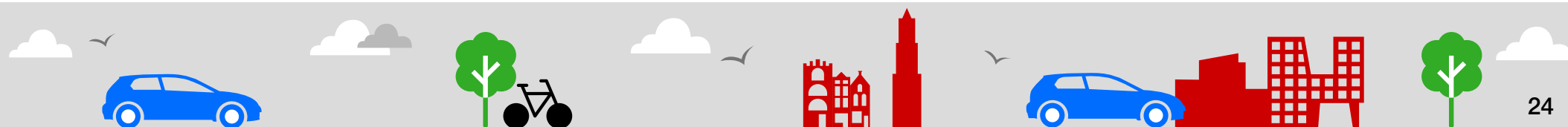
Over de hele stad gezien is de helft van de inwoners (zeer) tevreden over de plek in de buurt om de fiets neer te zetten. Bijna 30% vindt dat het beter kan.

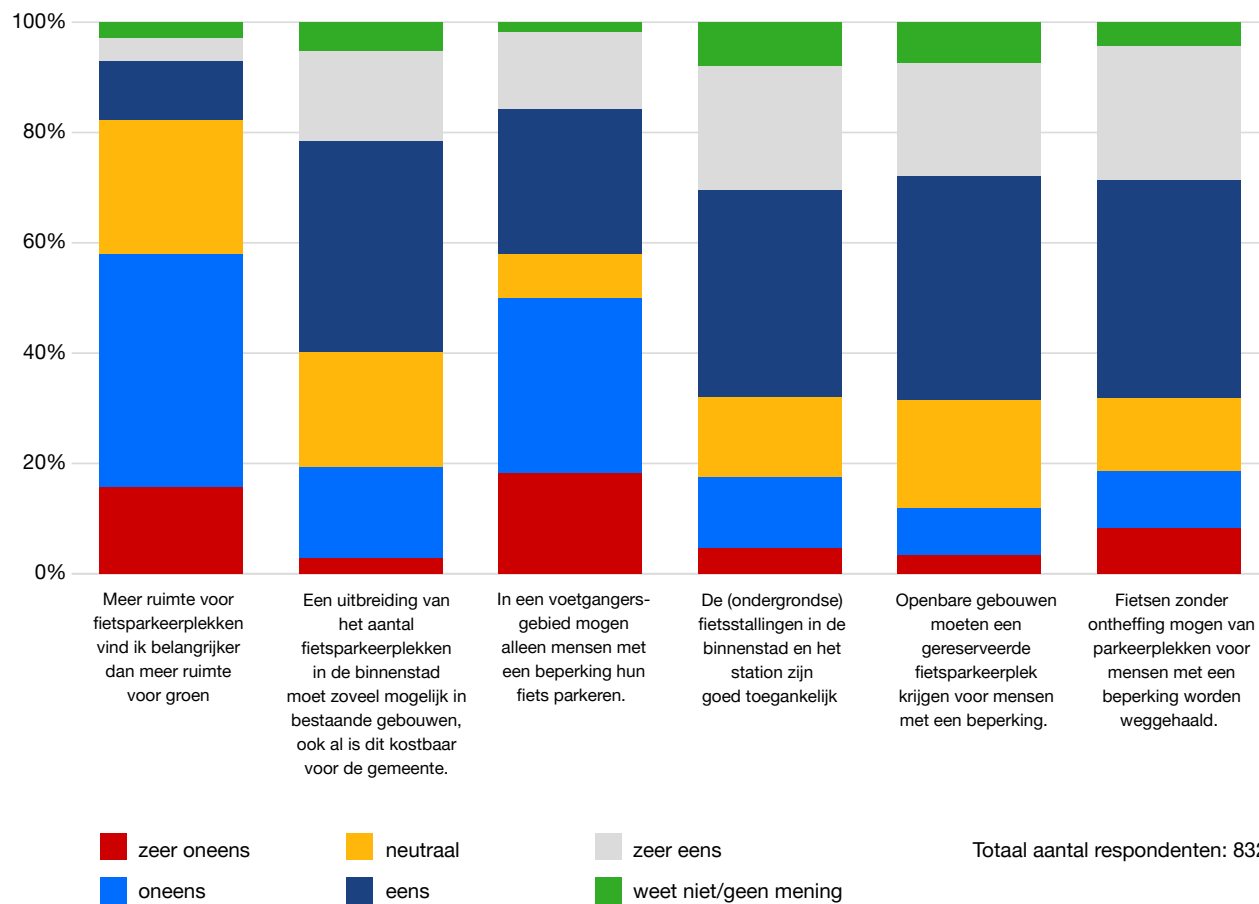
Over de bewaakte stallingen in de binnenstad is 75% van de inwoners (zeer) tevreden (Inwonersenquête 2019). In de bewaakte stallingen in de binnenstad is in 2019 in het hele jaar ruim 922.000 keer gestald. Door lagere bezoekersaantallen tijdens de coronapandemie is dit aantal in 2020 met ongeveer 20% gedaald. Die daling is waarschijnlijk beperkt doordat op andere plekken (tijdelijk) geen fietsen gestald mochten worden.

Flitspeiling 2021

Ruim 800 mensen hebben in de flitspeiling gereageerd op de vraag of ze voorkeur hebben voor een type fietsparkeerplek bij hun huis. De voorkeuren lopen uiteen. Van de mensen die nu op straat hun fiets parkeren heeft 44% voorkeur voor fietsenrekken op straat, 30% kiest dan voor een fietsnietje en 26% kiest voor een buurtstalling.

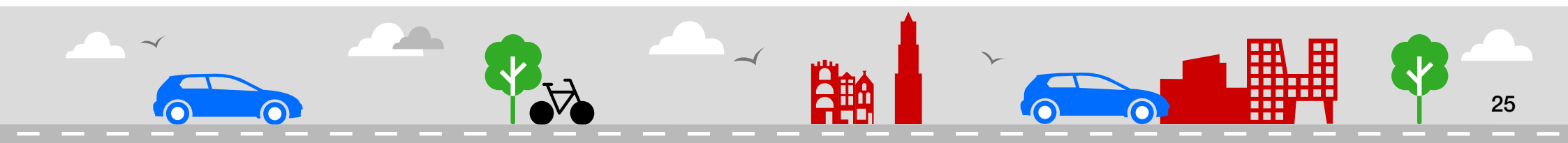
Het grootste deel van de inwoners (86%) is (zeer) tevreden over de bewaakte stallingen bij het Centraal Station (Inwonersenquête 2019). Met de opening van de grootste fietsenstalling onder het stationsplein ligt de totale capaciteit bij het Centraal Station nu op bijna 24.000 fietsparkeerplekken.





In de flitspeiling zijn ook een aantal stellingen voorgelegd. De meeste respondenten vinden meer ruimte voor fietsparkeerplekken niet belangrijker dan meer ruimte voor groen. Het merendeel wil een uitbreiding van het aantal inpandige fietsparkeerplekken, ook al is dat kostbaar. Daarnaast is er een meerderheid voor de stelling dat openbare gebouwen een gereserveerde fietsparkeerplek voor mensen met een beperking moet krijgen. Dat sluit aan op de meerderheid die vindt dat geparkeerde fietsen zonder ontheffing voor iemand met een beperking gereserveerde plek mag worden weggehaald.

Reactie op stellingen fietsparkeren (Flitspeiling 2021)



Colofon

uitgave

Gemeente Utrecht
030 - 286 00 00
parkeervisie@utrecht.nl

www.utrecht.nl/parkeervisie

november 2021



Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht

Stadsplateau 1
Postbus 16200
3500 CE Utrecht
030 286 00 00
info@utrecht.nl