

## **GRACHTEN EN PLEINEN PARKEERVRIJ. Maar.....waar laat ik mijn auto?**

Bijeenkomst: **Wijkraadpleging wijkraad Binnenstad 7 maart 2012**

**Locatie: Lutherse Kerk, Hamburgerstraat**

Aanwezig: ca. 75 personen, waaronder wethouder Verkeer Frits Lintmeijer en enkele gemeenteraadsleden

Verslag: Mirjam van den Biggelaar-Diemel

### **1. Opening door Dik Binnendijk**

De Lutherse kerk is vol. Er is veel belangstelling en Dik heet iedereen welkom. Hij deelt mee dat het aanbieden van het rapport Wijkraadpleging zal worden gedaan als wethouder Lintmeijer, die is verlaat i.v.m. een andere vergadering, binnen is.

### **2. Presentatie resultaten enquête door voorzitter Wijkraad Hans Dortmund**

Het rapport is niet verkrijgbaar op papier maar te vinden via de volgende link:

<http://www.wijkraadbinnenstad.nl/wp-content/uploads/Wijkraadpleging-Parkeren-Binnenstad.pdf>.

Hans Dortmund licht het rapport toe: “Deze wijkraadpleging was geïnspireerd door het ambitiedocument ‘Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar’ van de gemeente Utrecht. Het ambitiedocument gaat uit van minder parkeerplaatsen op straten en pleinen in de historische Binnenstad”. Voor de wijkraad was dat aanleiding om met een enquête de mening te peilen van de bewoners en ondernemers van de Binnenstad. Bij het opstellen van de enquête en de rapportage is de Wijkraad bijgestaan door de afdeling Bestuursinformatie van de gemeente Utrecht. Er wordt op dit moment door wethouder Frits Lintmeijer en zijn medewerkers hard gewerkt aan een nieuwe parkeernota voor Utrecht. De resultaten van de enquête en de discussie van vanavond zullen gebruikt worden als input voor de nieuwe parkeernota.

Er zijn 9.000 brieven verspreid met de vraag om mee te doen aan de enquête. Daarop kwam een respons van 800 ingevulde formulieren. Volgens enquêtedeskundigen geen slecht resultaat. Het aantal respondenten op de enquête is bijna gelijkmatig verdeeld over het Noordelijke en Zuidelijke deel van de Binnenstad. Van de ondernemers zijn te weinig formulieren teruggekomen om daar conclusies aan te verbinden. Aan de enquête hebben twee keer zoveel huishoudens met tenminste 1 auto deelgenomen, als huishoudens zonder auto (in werkelijkheid ligt deze verhouding ongeveer 1:1).

Uit antwoorden blijkt duidelijk dat autobezitters en niet-autobezitters van mening verschillen maar ze staan ook weer niet lijnrecht tegenover elkaar. Het zijn meer verschuivingen van ideeën, met name als het gaat om het parkeervrij maken van gebieden. Een deel van beide groepen vindt dat er parkeerplaatsen op de grachten mogen verdwijnen maar het percentage van degenen die geen auto bezitten is natuurlijk groter.

Wat betreft de kosten van een parkeerplaats is er begrip bij degenen die geen auto hebben. Voor vergunninghouders is parkeren in een garage duurder dan op straat, voor kortparkeerders is dat net andersom. Over parkeren voor eigen bezoek is men veelal ontevreden, daar is moeilijk een plek voor te vinden. Een ander punt van kritiek: bewoners zeggen overlast te ondervinden van parkerende auto's in de avonduren. 30% van de geënquêteerden heeft dat aangegeven en dat is veel. Verder gaven vrij veel mensen aan dat zij wel een vergunning hebben, maar soms moeilijk een parkeerplaats kunnen vinden. Mensen met een vergunninghoudersplaats zijn daar meer tevreden over dan mensen met een

parkeermeterplaats. Toch is de overgrote meerderheid voorstander van het plan van de gemeente om het onderscheid tussen beide vormen van vergunningen te laten vallen. Wat betreft parkeren in een parkeergarage: 55% is het eens met de stelling “Door het parkeren op straat te verminderen en te concentreren in een aantal parkeergarages, wordt het beter wonen in de Binnenstad”: autobezitters hebben het liefst dat bezoekers in een parkeergarage gaan staan en bewoners op straat, maar zij die geen auto hebben, hebben het liefst dat iedereen in een parkeergarage moet gaan staan.

De tevredenheid over de parkeermogelijkheden voor bezoekers in verschillende delen van de Binnenstad laat zien dat met name de meeste bewoners in de NOS en ZOS ontevreden zijn. Dit in tegenstelling tot de bewoners in HC, Hooch Boulandt en Vaartsebuurt. Dat was ook wel te verwachten.

Uit de reacties op de stelling “Als je in de Binnenstad woont heb je geen auto nodig” blijkt (niet verrassend) dat er een groot verschil is tussen bewoners met en zonder auto.

Ten aanzien van het opheffen van parkeren op de grachten lijkt er sprake van een tegenstrijdigheid. De helft is van mening dat de grachten zo snel mogelijk parkeervrij moeten worden, maar ook bijna de helft vindt dat je er wel moet kunnen parkeren om woningen en bedrijven bereikbaar te houden. Ook hier weer een verschil tussen bewoners met en zonder auto.

### **3. Aanbieding rapport Wijkraadpleging aan wethouder Frits Lintmeijer**

De heer Lintmeijer neemt het rapport in ontvangst en zegt het waardevol te vinden een dergelijk document te hebben van de bewoners van de Binnenstad. Het sterkt hem in zijn streven een discussie over het parkeren in de Binnenstad te voeren en dit politiek mee te nemen. Het is een belangrijk issue voor de leefbaarheid van de Binnenstad. Deze enquête zal aansluiten aan en gebruikt worden voor het gemeentelijke ambitiedocument “Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar”.

### **4. Discussie met de zaal**

Discussieleider Dik Binnendijk vertelt dat de discussie gevoerd zal worden aan de hand van stellingen. Daar staan geen cijfers in omdat het in deze discussie puur gaat over de mening van de aanwezigen. De stellingen zijn gemaakt door de Wijkraad.

Hij vraagt de zaal allereerst bij handopsteking op een aantal vragen te antwoorden:

- de meeste aanwezigen zijn bewoners van de Binnenstad, enkele werken in de Binnenstad en er zijn ook enkele ondernemers uit de Binnenstad;
- de meeste aanwezigen komen uit de Zuidelijke en slechts weinigen uit de Noordelijke Binnenstad;
- verdeling over Oost en West: de meeste uit het Westen;
- een aanwezigen aantal wonen én werken in de Binnenstad;
- uit de Vaartsebuurt zijn er 3 aanwezigen;
- en enkele niet wonenden en werkenden in de Binnenstad worden ook van harte welkom geheten.

### **Stelling 1: Als je in de Binnenstad woont heb je geen (of veel minder) een eigen auto nodig.**

Vraag: wie van de aanwezigen heeft een auto. Veel hebben een auto. Enkele hebben 2 auto's en de minderheid heeft géén auto.

Opmerkingen uit de zaal:

-Sinds ik in de Binnenstad woon is mijn auto kilometergebruik afgenomen met 60%. Als er een andere mogelijkheid zou zijn om auto te rijden, dan zou ik die overwegen. Green Wheels of iets soortgelijks zou hiervoor een oplossing kunnen zijn.

- Ik vind het makkelijker de trein te nemen of een andere vorm van vervoer. Als er meer structureel wordt nagedacht over huren of lenen van een auto zou dat mijn voorkeur hebben.

-Door de hinder van busjes van bijv. aannemers op de gracht, kunnen de bewoners niet parkeren. Kunnen hier aparte parkeermogelijkheden voor komen? Voor datgene dat men als bewoner in de Binnenstad moet doen heb je echter helemaal geen auto nodig.

-Ik heb mijn auto nodig voor mijn werk. Als je niet in de Binnenstad werkt moet je op aanvaardbare afstand van je huis kunnen parkeren.

- Het heeft alles te maken of je in de Binnenstad werkt of woont. Ik rij 'porselein' (oude en kwetsbare mensen) en heb daarvoor echt een auto nodig. Alleen als je niet werkt kan je zonder auto.

-Ik heb gekozen voor het wonen in de Binnenstad van Utrecht omdat dit centraal in het land ligt en ik daardoor veel gebruik kan maken van de trein. Een auto is toch nodig voor werkzaamheden buiten de stad. Het hangt af van het type bewoners van de Binnenstad. Wat voor beleid wil je voeren hierover. De vraagstelling is daarom niet goed.

- Ik vind de vraag onfatsoenlijk. Mensen moeten zelf weten of ze een auto willen of niet. Dit is bemoeizucht (klein applausje).

- Ik heb een jaar gewacht op een parkeervergunning en in de tussentijd buiten de stad geparkeerd. Dat viel best mee, maar ik ben nu wel blij met de vergunning.

-Wat gaan de wijkraad en de gemeente Utrecht met de informatie uit deze discussie doen? Ik heb er moeite mee dat de burens beoordelen of ik wel of niet een auto nodig heb.

- Als je mobiel wilt blijven met een jong gezin, dan is de trein gewoon geen alternatief.

-Ik heb één jaar gewacht op een parkeerplaats. Het is inderdaad afhankelijk van de gezinssituatie. Het is ook niet los te koppelen van het feit of je de fiets dichtbij hebt. Ik woon in een bovenwoning. Helemaal zonder vervoermiddel in de stad is gewoon niet reëel.

-Ik vind dat of je in de binnenstad meer of minder je auto nodig hebt, ook te maken heeft met het feit dat de huizen vaak klein zijn, waardoor er meer behoefte is aan meer bewegingsvrijheid en daar heb je een auto voor nodig. Zelfs meer dan anderen.

-Deze stelling voegt niets toe. Kom eens met een echte visie. Dit is visieloos.

*Vraag: wie het eens is met stelling 1? de meerderheid is het oneens met de stelling.*

### **Stelling 2: Ik ontvang minder bezoek omdat mijn familie en vrienden vaak met een auto komen.**

-Het moet zijn; Ik kan minder bezoek ontvangen omdat.....

-Door de hoge parkeertarieven en weinig parkeerplaatsen is deze stelling waar.

-Ik heb er geen last van. Veel van mijn bezoekers komen met de trein. Als ze met de auto komen zijn de parkeertarieven te hoog.

- Waarom zijn er geen bezoekersspasjes? De zaal: die zijn er wel. Dan ga ik daar werk van maken.

-Ik ben het eens met de stelling. Dat komt door de kosten en niet door de bereikbaarheid.

- Die bezoekersregeling, is die voor iedereen? Zaal: iedereen kan een bezoekerspas krijgen ook als je geen auto hebt.

- Een bezoekerspas is een doekje voor het bloeden. Je krijgt 70 uur per kwartaal en dat is veel te weinig. Dat aantal uren moet uitgebreid worden.

-Mijn klanten komen geregeld agressief binnen, met name mensen die de stad niet goed kennen. Het vele heen en weer rijden, om een parkeerplaats te zoeken, brengt veel vervuiling met zich mee. Een betere bewegwijzering in de stad kan hierbij helpen.

*Wie is het eens met stelling 2? Iets minder aanwezig met eens dan oneens.*

### **Stelling 3. Grachten en pleinen moeten parkeervrij worden.**

- Deze stelling hangt samen met een visie van de stad. Als Utrecht culturele hoofdstad wil zijn moet je hier goed over nadenken om dit te realiseren. Wanneer wij zeggen dat de werfkelders uniek zijn, moet je ze laten zien en er geen auto's voor zetten (applaus).

-De stad is om in te wonen en je hebt een vervoersmiddel nodig. Ik ben het hartgrondig oneens met deze stelling.

-Ik ben groot voorstander. Ik vind: parkeergarages voor bewoners, zodat iedereen een goede plek heeft en parkeren op straat voor bezoekers.

- Je moet onderscheid maken tussen grachten en pleinen. De grachten moeten zichtbaar worden gemaakt voor de historische binnenstad. Op pleinen moet je heel slim parkeerplaatsen maken die uit het zicht zijn.

-Een stad met pleinen is een plaats waar het prettig toeven is. De grachten is een probleem, die moeten bereikbaar blijven.

-Wat is de bedoeling van het parkeervrij maken? Een schrikbeeld van allemaal H&M's?

-Je krijgt die auto's niet weg, de stad moet bereikbaar blijven. En dan heb je nog het probleem van de vele fietsen, daardoor zie je de grachten nog steeds niet. Je kan ook op de werven wandelen en de bruggen zijn autovrij. Dus er is voldoende te zien van de oude Binnenstad.

- Ik hou van mooie pleinen, maar Utrecht kan zich niet permitteren de auto te verwijderen. Dat kost teveel geld.

-Het moet mooi zijn als cultureel erfgoed, maar ik wil niet in een museum wonen.

-Het kernpunt van de stelling is dat het autovrij moet zijn. Voor ondernemers, vooral de kleine, moet op vaste tijden aanvoer mogelijk zijn. Auto's rijden rond om een plek te vinden. Maak het parkeer- en ook autovrij, anders blijft men rondrijden en zoeken.

*Wie is het eens met stelling 3? Iets minder aanwezig met eens dan oneens.*

### **Stelling 4. Grachten en pleinen kunnen allen parkeervrij worden als er meer parkeergarages komen, vooral aan de oostkant van het centrum.**

- Het moet niet alleen autovrij, maar ook fietsvrij worden. Als je alles vrij wilt maken, moet je een andere plek dichtbij hebben voor het parkeren en dat is het probleem. Te weinig parkeergarages. Zo kan men nergens heen.

- De stad moet aantrekkelijk worden gemaakt voor zijn ondernemers. Als je op het Lucasbolwerk en op het Oudkerkhof mogelijkheden maakt, dan hoeft men niet meer met de auto door de Binnenstad.

-In de 70-er jaren kwam 50% van de mensen met de auto, nu nog maar 8%. Dan mag je voor die mensen wel een parkeergarage neerzetten.

-Het is slimmer aan de Westkant bezoekersgarages te maken en voor de bewoners de parkeergarages Springweg en Paardenveld te reserveren. Het is een financieel verhaal, maar waar een wil is is een weg.

-Ik ben het hier niet mee eens. In de middeleeuwen was er van alle kanten een toegang naar de stad. Dat zou nu ook zo moeten zijn.

-Bij de Willem Arntz stichting staat een gebouw leeg, kan dat niet een parkeergarage worden?

- Niet parkeren op pleinen en grachten! Zou blij zijn met een parkeergarage Oost ook i.v.m. de veiligheid / shade aan de auto.
- Ik ben voor een parkeergarage én voor parkeren op de grachten en pleinen. Het een hoeft echter het ander niet uit te sluiten. Dan is er voor de bewoners voldoende ruimte.
- Ik wil onderscheid maken tussen bewoners en klanten. Wat is het doel van de parkeergarage? De mix is belangrijk anders wordt die 8% veel hoger.
- Als het gaat om meer of minder vervuilen dan is het een feit dat auto's steeds schoner worden.
- Als bewoner heb ik geen moeite met verder weg parkeren, maar als ondernemer is het een ramp. Zakelijk gezien móét er gelegenheid zijn om in de buurt te parkeren. Het risico is groot, dat het een klap is voor de ondernemers als je de auto's naar de rand van de stad verplaatst.
- Er is toch een parkeergarage in de Grifthoek!
- Dat is te ver weg.
- Het probleem met de Griftparkgarage is toch dat er geen brug is? Los dat dan op.
- Van mij mogen er vooral veel parkeergarages komen. Een oplossing is onder de grond! Het echter wel een kwestie van kosten en durf.
- Wij moeten af van het feit dat iedereen maar door de Binnenstad kan rijden. Zorg er wel voor dat ze een plek kunnen bereiken. Mensen die niets in de Binnenstad te zoeken hebben moeten daar ook niet komen.
- In Amelisweerd is 1 miljoen Euro besteed aan 2 rijstroken. Aan de toekomst van de stad moeten wij bijdragen. Er moet meer worden gekeken naar de samenhang en niet alleen door de bewoners. Waarom is die brug er nog niet voor de Griftparkgarage?
- De bewoners daar zijn er tegen. Ieder moet een stukje bijdragen, dat blijkt dan.
- Die brug is er niet, omdat die een beperkt nut bleek te hebben.
- Mét brug is het natuurlijk korter, maar slechts 200 meter.

*Wie is het eens met stelling 4? De meerderheid is het eens met de stelling.*

**Stelling 5. Ik heb 's nachts regelmatig last van vertrekkende bezoekers met hun auto.**

- Mag het ook gaan over bezoekers zónder auto? (applaus).
- Ik heb hier nooit last van.
- Als ze snel in hun auto kunnen stappen heb je er geen last van. Je hebt meer last van mensen die onderweg zijn naar hun auto.
- Er is veel overlast van jongelui die gaan indrinken, met name op de Pastoor van Nuenenstraat. De wethouder is hiervan op de hoogte, maar er wordt weinig aan gedaan.
- Ik hoor het wel maar heb er geen last van. Je woont in de Binnenstad, dan weet je dat er 's nachts geluid is. Als je dat niet wilt moet je niet in de Binnenstad gaan wonen.
- Ook in de Binnenstad moeten mensen zich aan de fatsoenregels houden. Dat heeft niets met de auto te maken maar alles met overlast.
- Niet de auto's zijn lastig, maar de bezoekers.
- Ik vind het een misbruikt argument over wonen in de Binnenstad. Er is veel meer overlast van pizzakoeriers, die met lopende motoren, die ook weer luchtvervuiling veroorzaken, hun pizza's afleveren. Dit gebeurt zowel 's nachts als overdag.
- Het stoort mij erg dat bezoekers parkeren op bewonersplekken. Er wordt hierop te weinig gecontroleerd. Ik pleit voor meer handhaving.
- Er moet inderdaad meer worden gehandhaafd bij het parkeren. Op de Lange Nieuwstraat wordt veel buiten de vakken geparkeerd. Ook op zondag. Als je hierover belt wijst parkeerbeheer naar de politie en de politie naar parkeerbeheer.
- Ik raad aan je visite te laten komen als het regent, dan controleren ze niet.

*Wie is het eens met stelling 5? Slechts 2 personen zijn voor en enkelen neutraal.*

**Stelling 6: Door middel van tarieven moet je het parkeren verder reguleren.**

- Het rondrijden van auto's die zoeken naar een plekje erger is erger dan het parkeren. Geef aan bij het binnengaan van de stad waar nog parkeergelegenheid vrij is. Dit kan via bewegwijzering. Dat scheelt veel 'zoekverkeer'. Door informatie kun je het rondrijdende verkeer tegen gaan.
- Minder verkeer en regulering. De Twijnstraat heeft hierover een visie gepresenteerd. De auto's waren die er niet moeten zijn.
- Het verhogen van de tarieven werkt niet. Op het Janskerkhof gaan er 59 parkeerplekken weg, en er komt niets voor in de plaats. Dat wordt nog meer zoeken en rondrijden. Waarom wordt dit doorgevoerd? Dit wordt chaos en de kosten nemen extra toe.
- Ik stel voor de tarieven op straat hoog te maken om invloed te hebben op de hoeveelheid parkeerders. Ook kort parkeren moet je duur maken. Voor de pleinen zou je de trends in Nederland en in Europa nader kunnen bekijken. Hij is voor de stelling.
- Je moet kort parkeren juist goedkoper maken en lang parkeren duurder.
- Je moet dit niet regelen via de tarieven, maar je moet autodelers faciliteren, dan heb je minder parkeerplaatsen nodig.
- De tarieven zijn hoog, ondernemers zijn hier niet blij mee voor hun klanten.
- Er moet naar tarieven worden gekeken vanuit historisch perspectief. Je moet naar de tarieven kijken op basis van de grondprijs.
- Met tarieven los je niets op als je geen alternatief biedt. Er is een verwachtingspatroon dat je in Utrecht buiten een bepaalde ring goed kan parkeren.
- In hoeverre is het stationsgebied hierbij meegenomen? Wordt iedereen niet naar Hoog Catharijne getrokken?
- Je moet het niet alleen zoeken in tarieven maar ook in andere faciliteiten. Het verschil tussen arm en rijk wordt hierdoor groter.
- Zijn er aanwezig die kunnen aangeven wat een garage of parkeerplaats per jaar kost? Zaal: 2.000,00 Euro per jaar voor een parkeerplaats.
- Interessant is te weten: is er plek, wat kost het en wordt het effectief gebruikt en verdeeld. Het is misschien goed dat de wijkraad hierover in discussie gaat.
- Hoe krijg je de mensen naar de Binnenstad? Als het parkeren zo duur is krijg je alleen rijke mensen en dure winkels in de stad.

*Wie is het eens met stelling 6? Tegen de stelling: het merendeel van de aanwezigen.*

**Stelling 7: Er zijn voldoende parkeerplaatsen in de stad!**

Toelichting: Of er wordt te weinig gecontroleerd of er zijn teveel vergunningen uitgegeven. Er moeten meer plaatsen komen voor vergunninghouders.

-Bij het opheffen van de parkeerplaatsen op het Janskerkhof heeft de gemeente in oktober aan de bewoners laten weten dat er te weinig ruimte is. Interessant is: in de wet staat iets over vertrouwen: dat als men een dienst afneemt, die dienst ook geleverd dient te worden. Als dat niet gebeurt beschaam je het vertrouwen. Parkeervergunningen worden wel verstrekt maar de parkeerplaatsen worden niet geleverd. De ruimte is er niet. Kunnen hier geen juridische stappen tegen worden genomen?

-Sommigen hebben 5 auto's. Hoe kan dat? Er zijn mensen die 2 vergunningen hebben. Hoe kan dat?

-Ik heb 2 auto's, maar die staan niet in de Binnenstad.

**Afronding discussie**

Dik Binnendijk geeft de wethouder gelegenheid op de gevoerde discussie te reageren met de vraag “zijn er bij u nieuwe punten naar voren gekomen in deze discussie?”

Frits Lintmeijer: Ik ben niet geheel verrast. Als je praat vanuit de auto in de Binnenstad, moet je je realiseren dat dit een onderdeel is van een ruimere setting. Wij hebben een luchtkwaliteitsprobleem dat voor het grootste gedeelte wordt veroorzaakt door gemotoriseerd verkeer. Minder gemotoriseerd verkeer vergt meer dan minder parkeerplaatsen in de Binnenstad. Dat is een opgave waar de gemeente voor gesteld is. Niet het aantal, maar de verdeling is het probleem. In de parkeergarages aan de Westkant van Utrecht is er altijd ruim plaats, zelfs op zaterdag. Het helpt als je bij het Stadion of in de Uithof parkeert. Je bent met 5 minuten met de bus in de Binnenstad. Een deel van de oplossing van dit probleem zal toch zijn om elders te parkeren. Stelling 8 zou kunnen zijn: je kunt niet eindeloos de stad aanpassen aan de auto, maar de auto aan de stad!

-Bussen en vrachtauto's veroorzaken de meeste ellende. Gemeente ambtenaren rijden geen hybride auto's maar Audi.

Frits Lintmeijer: het aantal kilometers gereden door het college is inmiddels gehalveerd. In de toekomst zullen voor de ambtenaren hybride auto's worden aangeschaft. Inmiddels is de beslissing gevallen voor het doortrekken van de tram naar de Uithof. Op hoogwaardig openbaar vervoer wordt door de gemeente hoog ingezet. Bussen zouden door trams moeten worden vervangen.

Dik Binnendijk dankt de aanwezigen voor hun inbreng en nodigt ze uit voor een drankje.