

# Besluitenhistorie

## Projectorganisatie Stationsgebied

**Postadres** Postbus 1273, 3500 BG Utrecht

**Bezoekadres** Vredenburg 40, Utrecht

**Telefoon** 030 – 286 96 00

**Fax** 030 – 286 96 01

**E-mail** stationsgebied@utrecht.nl

**Betreft** Besluitenhistorie fietsparkeren (excl. tijdelijk fietsparkeren)

**Datum** 13 september 2011

Deze besluitenhistorie bevat de openbare besluiten van college en gemeenteraad die over dit onderwerp genomen<sup>1</sup> zijn en is bedoeld als achtergrondinformatie. Voor de fietsparkeervoorzieningen Stationsplein oost en – west, zie die besluitenhistories.

**22 januari 2002** *eindrapportage planontwikkeling Stationsgebied (1 en A)*

–<sup>2</sup>

**8 februari 2002** *Raadsvoorstel (Eindrapportage Stationsgebied, Revitalisering Stationsgebied), nr 28.*

Aan beide zijden van het station is plaats voor Kiss en Ride, taxi, fietsstallingen en parkeervoorzieningen. Deze principes zijn nu verwerkt, als niet-referendabel onderdeel, van beide referendum plannen (p.14).

**24 juni 2003** *Raadsbrief (over het concept Masterplan Stationsgebied en toelichting), kenmerk 03.730.264.*

–

**Augustus 2003** *Masterplan (Stationsgebied)*

De routes in het Stationsgebied zijn onderdeel van de hoofdfietsstructuur of sluiten daarop aan. Op cruciale plaatsen, zoals het Westplein, kruisen fietsroutes het openbaar vervoer ongelijkvloers. In het gebied komen voldoende stallingplaatsen in de openbare ruimte. De totale behoefte aan fietsparkeerplaatsen is circa 33.000 plaatsen. Het merendeel wordt gerealiseerd bij de OV-Terminal, waar het aantal plaatsen groeit van 10.000 naar 17.500. Het aantal plaatsen voor de kantoren in het gebied groeit van 8.000 naar 11.500. Het is de verantwoordelijkheid van de bouwers van de kantoren deze plaatsen te realiseren. Voor de overige functies komen er nog eens circa 4.000 fietsparkeerplaatsen. Het is onvermijdelijk dat op maaiveld in de openbare ruimte goede voorzieningen voor onbetaald fietsparkeren worden gerealiseerd. In de uitwerking van de deelplannen zal dit de nodige aandacht krijgen. Aspecten die een rol spelen zijn: betaald/onbetaald, bebouwd/onbebouwd, beheerd/onbeheerd en de wijze van handhaving (p. 22).

**28 november 2003** *Raadsvoorstel (Vaststelling Masterplan Stationsgebied) nr. 277.*

–

**6 oktober 2004** *Raadsvoorstel (Actualisatie Masterplan Stationsgebied) nr. 190.*

–

**juni 2005** *Addendum Masterplan*

–

**13 september 2005** *referentiekader Openbare Ruimte*

---

<sup>1</sup> in deze besluitenhistorie zijn ook enkele feiten uit overeenkomsten en de stuurgroep rijk en gemeente opgenomen.

<sup>2</sup> de streepjes (–) geven aan dat er een check is uitgevoerd bij de belangrijkste documenten

(blz. 75): "de enorme hoeveelheid fietsen die een plek moet krijgen rondom de nieuwe OV-terminal wordt in bebouwing opgelost. Het gaat deels om bewaakte betaalde fietsenstallingen en deels om onbewaakte gratis fietsenstallingen. Het beleid is erop gericht de openbare ruimte vrij te houden van geparkeerde fietsen. Voorwaarde voor het welslagen van deze keuze is voldoende, goed bereikbare, veilige en comfortabele inpandige stallingsplaatsen en een gericht handhavingsbeleid in de fietsenstallingsvrije openbare ruimte".

**20 september 2005** *raadsbrief bij de concept-bilaterale ontwikkelovereenkomst (BOO Hoog Catharijne / Gemeente Utrecht), 05730267*

Winkelgebouw Winkelcentrum Vredenburg-noord

"Dit blok voorziet in een ondergrondse fietsenstalling, twee lagen winkels en daarboven woningen die ontsloten worden aan het Vredenburgplein (p. 6)".

**14 december 2006** *Raadsbesluit (Vaststelling structuurplan Stationsgebied), raadsvoorstel 2006/238*

Uit het Structuurplan:

*"Verkeer*

Er wordt infrastructuur aangelegd voor zowel snelverkeer (autoverkeer en openbaar vervoer) als langzaam verkeer (fietsers en voetgangers). Kaart met aangegeven hoofd fietsroute, lokale fietsverbinding en fietsenstalling (p. 23, 24).

De routes in het Stationsgebied zijn onderdeel van de hoofd fietsstructuur of sluiten daarop aan. Op cruciale plaatsen, zoals het Smakkelaarsveld en het Westplein, wordt het openbaar vervoer ongelijkvloers gekruist. In het gebied komen voldoende parkeervoorzieningen in de openbare ruimte. De totale behoefte is circa 33.000 stallingplaatsen. Het merendeel van de toevoeging wordt gerealiseerd bij de OV-Terminal, waar het aantal plaatsen kan groeien van 8.800 naar 22.000. Het aantal plaatsen voor kantoren in het gebied groeit van 8.000 naar 11.500. Het is de verantwoordelijkheid van de bouwers van de kantoren deze plaatsen te realiseren. Voor de overige functies zullen minstens 4.000 stallingplaatsen nodig zijn. Voor het benodigde aantal stallingplaatsen wordt, analoog aan de parkeerbalans, ook een fietsparkeerbalans bijgehouden.

Op maaiveldniveau worden goede voorzieningen voor onbetaald fietsparkeren in de openbare ruimte gerealiseerd. Aspecten die daarbij een rol spelen zijn betaald/onbetaald, bebouwd/onbebouwd, beheerd/onbeheerd en de wijze van handhaving (p. 35)".

**24 april 2007** *Projectovereenkomst ProRail en gemeente Utrecht (Scope OVT)*

Voorafgaande aan de subsidiebeschikking, heeft de gemeente met het Ministerie van Verkeer & Waterstaat over drie nog resterende onderwerpen afspraken gemaakt. Onder andere dat de extra kosten van de grotere fietsenstalling (22.000 in plaats van 17.500 fietsparkeerplaatsen); de extra kosten van 8 miljoen euro worden verwerkt in de beschikkingsverlening van V & W.

I

**11 juli 2007** *Intentieovereenkomst Beheer OVT*

Intentieovereenkomst tussen gemeente Utrecht, NS Stations BV en ProRail BV. De overeenkomst gaat in op integraal beheer in en rond de OV-terminal. De gemeenschappelijke visie en uitgangspunten zijn vastgelegd, dit heeft ook betrekking op de exploitatie en het beheer van de 22.000 OV-gerelateerde fietsenstallingen die in het kader van de OV-terminal gerealiseerd worden.

**September 2008** *Bestuursrapportage Stationsgebied 08.010466*

"Onder Stationsplein west komt een fietsenstalling van 5.000 fietsparkeerplaatsen (p. 12).

Opvallende trend is de toename in het gebruik van de fiets. De fiets is een factor van belang in het herontwikkelingsproces van het Stationsgebied. Meer dan wij in de fase van de totstandkoming van het Masterplan Stationsgebied hadden gedacht, is de fietser – met de voetganger – de voornaamste weggebruiker in het Stationsgebied. Iedere dag bewegen zich een groot aantal fietsers door het gebied. Het aantal geparkeerde fietsen neemt nog steeds toe. De hoeveelheden geparkeerde fietsers in het Stationsgebied maakt het nodig beleid te ontwikkelen. Het "deur tot deur" gedrag is vanwege de grote aantallen niet meer mogelijk. In het stationsgebied en in de oude binnenstad zal er – net als bij de auto – een verbod op het parkeren van fietsen moeten komen. Daar moeten wel gebouwde stallingvoorzieningen tegenover staan. Er moeten dus middelen worden vrijgemaakt om in het centrum gebouwde fietsenstallingen te realiseren (p. 18, 19).

Voor het project Stationsplein West is een administratieve technische wijziging doorgevoerd. Zowel de kosten voor de aanleg van de fietsenstalling onder het plein als de 100% bijdrage van ProRail zijn nu in de grondexploitatie opgenomen. Voorheen was alleen de aanleg van het plein als kostenpost opgenomen (p. 26).

De overlast van wild geparkeerde fietsen is, met name op en rond het Vredenburgplein, een probleem. De gemeente heeft inmiddels meer fietsparkeerplekken teruggeplaatst dan er voor de bouw waren en blijft zoeken naar alternatieven. Daarnaast wordt, conform de aanbevelingen uit de evaluatie tijdelijke maatregelen Vredenburg, gestart met een bewustwordingscampagne onder fietsers. Met ingang van september kunnen wild geparkeerde fietsen op en rond het kruispunt C&A/Bijenkorf/Vredenburgplein worden verwijderd (p. 30)".

**6 november 2008** *Motie "Realiseer in 2009 extra fietsparkeerplekken in de binnenstad", (M61)*

"draagt het college op

– om naast de structurele plannen voor de lange termijn, ook op korte termijn winst te pakken die mogelijk is. Dit door te onderzoeken op welke plekken in de binnenstad in 2009 nieuwe fietsparkeerplekken gemaakt kunnen worden, structureel of tijdelijk;

Waarbij de aangedragen opties (Catharijnebak, Mariaplaats, Neude, onder Stadhuis, Janskerkhof, pand Paardenveld, postkantoor Neude) worden meegenomen en tevens wordt gekeken naar de bewegwijzering van de fietsparkeerplaatsen.

– om in 2009 daadwerkelijk een substantieel aantal nieuwe plaatsen te realiseren, naast de winst die al geboekt wordt op het Smakkelaarsveld. Deze extra fietsparkeerplaatsen te bekostigen uit de middelen voor voldoende stallingvoorzieningen en zondig een aanspraak te doen op de reserve fietsparkeren".

Motie overgenomen en ingetrokken.

**24 September 2009** *Stuurgroep uitvoeringsovereenkomst Utrecht Stationsgebied (OV-terminal, b. fietsparkeren)*

Stuurgroep stemt in met:

De scopewijziging ten opzichte van het PvE op de volgende punten:

1. In plaats van het onderscheid tussen betaalde en onbetaalde stallingen, het realiseren van alle fietsenstallingen inpandig en met hetzelfde kwaliteitsniveau.
2. een beheerdersruimte en een fietspoint in alle stallingen en niet uitsluitend in de betaalde stallingen;

3. beperkte (2%) stallingfaciliteiten opnemen voor brommers en fietsen met afwijkende maten (bakfietsen, kinderkar etc.);

4. uitgaan van specifieke eisen voor beheer en sociale veiligheid (zoals bijv. overzicht creëren door gedeeltelijke toepassing van enkellaags-rekken);

Ten aanzien van de voorgestelde technische wijzigingen van het programma van eisen, stelt de stuurgroep dat als aanvullende financiering voor het hogere kwaliteitsniveau niet wordt gevonden, de oude kwaliteitsnorm wordt gehandhaafd.

De technische wijzigingen zijn:

a. als plafondhoogte 3.00 meter aanhouden in plaats van 2.70 meter;

b. in plaats van rekken met 37,5 cm hart-op-hart afstand, kiezen voor rekken met 40 cm hart-op-hart afstand;

c. kiezen voor andere maatvoering van de gangpaden (cf. PvE 2.10 en om de 15 meter doorsteken).

Het organiseren van dekking voor de benodigde extra investeringskosten ter hoogte van circa 16 miljoen euro is te beschouwen als een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de betrokken partijen (namelijk: gemeente, Rijk, NS en ProRail).

#### **April 2010** *Verantwoordingsrapportage Stationsgebied 2002 - 2010*

(blz. 22): "bij de opstelling van de plannen, was fietsbereikbaarheid minder een issue. Als gevolg van de groei van het fietsverkeer met een grote concentratie van fietsknooppunten in het Stationsgebied (o.a. bij het station en Vredenburgknoop), is de vraag wel actueel of de voorgestelde maatregelen nog wel voldoende zijn om de groeiende fietsstromen op te vangen.

Ook het fietsparkeren is een onderwerp dat ten opzichte van de planvorming 2001 / 2002 is onderschat. Beide onderwerpen hebben onze aandacht".

#### **Mei 2010** *Bestuursrapportage Stationsgebied*

"Met betrekking tot het kwaliteitsniveau van de te realiseren OV-gerelateerde fietsenstalling in het Stationsgebied heeft de Stuurgroep Rijk-gemeente in september 2009 besloten in eerste instantie in te zetten op het realiseren van ruim 17.000 fietsenstallingen in 2015 met een hoger kwaliteitsniveau dan oorspronkelijk gepland. Het bestaande standaard programma van eisen (PvE) voor fietsenstallingen bij stations bleek namelijk ongeschikt doordat dit PvE volledig gebaseerd is op maaiveldstallingen terwijl in Utrecht alle in de eindsituatie (2025) te realiseren 22.000 stallingen in gebouwde voorzieningen worden gerealiseerd. De extra kwaliteitseisen worden gesteld om de functionaliteit en de sociale veiligheid van de stallingen te kunnen garanderen. De financiële dekking voor deze extra kwaliteit ontbreekt op dit moment nog voor een belangrijk deel. Afgesproken is dat de betrokken partijen (ProRail, V&W, NS en gemeente) zich gezamenlijk zullen inspannen om de aanvullende financiële middelen te genereren. Wanneer dat niet of onvoldoende lukt, wordt op het oude kwaliteitsniveau teruggevallen (p. 14).

De update van de fietsparkeerbalans is na de zomer 2010 gereed en wordt opgenomen in de voortgangsrapportage in december 2010. Deze balans brengt de ontwikkelingen rond het fietsparkeren tijdens de uitvoering in beeld (p. 22)".

#### **2 november 2010** *collegebesluit over fietsparkeren* besluit:

1. als pilot een integrale businesscase voor het fietsparkeren in het Stationsgebied op te laten stellen op basis van de volgende uitgangspunten:

a. één beheerregiem op basis van betaald parkeren;

- b. doorvoeren scopewijzigingen ten opzichte van het standaard programma van eisen conform het besluit van de stuurgroep UOK d.d. 24 september 2009;
  - c. de handhavingskosten op maaiveld maken onderdeel uit van de businesscase;
  - d. de businesscase dient financieel sluitend te zijn;
  - e. uitvoering door een op te richten integrale fietsparkeerorganisatie;
2. het opdrachtgeverschap en de rapportage over de (tussen) resultaten op te dragen aan de directeur Projectorganisatie Stationsgebied.
  3. het restantbedrag voor de tijdelijke fietsenstalling Smakkelaarsveld ad € 486.000 voor een bedrag van € 254.000 te besteden aan de gezamenlijke businesscase fietsparkeren en een en ander financieel/ technisch te regelen bij de bestedings- en dekkingsvoorstellen verantwoording 2010.
  4. de directeur dienst StadsOntwikkeling opdracht te geven om de gevolgen van deze aanpak voor het (stedelijk) fietsparkeerbeleid in beeld te brengen, o.a. het "waterbedeffect" voor onbetaald parkeren.
  5. de commissie stad en ruimte te informeren.

**3 november 2010** *commissiebrief met informatie over genomen besluiten inclusief financiën met daarbij notitie fietsparkeren*

**25 november 2010** *schriftelijke vragen D'66 inzake fietsparkeerplaatsen rondom het Stationsgebied (nr. 145) en met name de plaatsen die Corio realiseert.*

**14 december 2010** *B&W Besluit antwoorden B&W op schriftelijke vragen.*

1. De antwoorden vast te stellen.

**11 januari 2011** *vergadering commissie Stad en Ruimte:*

Uit het verslag:

Wethouder Lintmeijer wil nu de kosten in beeld krijgen omdat nu de businesscase gemaakt wordt. Hij begrijpt dat op maaiveldniveau in meerdere opties terechtgekomen kan worden. Dit zal afhankelijk zijn van in welk scenario terecht wordt gekomen en hoe de feitelijke inrichting eruit gaat zien. Het college wil in kaart brengen wat de verschillende scenario's zijn die met deze businesscase boven tafel kunnen komen. Daarnaast moet gekeken worden hoe deze uitpakken wat betreft kosten en handhaving. Als dit allemaal helder is kan een keuze gemaakt worden.

Wethouder Everhardt herhaalt dat de scenario's na de zomer naar de commissie komen. Het debat over handhaving op maaiveldniveau kan dan plaatsvinden. De businesscase zelf is breder dan dat. Na de besluitvorming zal een en ander verder moeten worden voorbereid.

**8 februari 2011** *Commissiebrief over de kosten businesscase fietsparkeren en de aanbestedingsprocedure*

**13 september 2011** *B&W besluit businesscase fietsparkeren*

1. Op basis van de uitkomsten van het rapport Berenschot in de ontwerpfasen van de businesscase te opteren voor het in belangrijke mate en geleidelijk invoeren van betaald parkeren rond de OV-terminal waarbij de nieuwe fietsparkeergarage onder Stationsplein west als eerste start met de nieuwe aanpak.
2. Bij de uitwerkingen de mogelijkheid voor vormen van gratis stallen open te houden (conform scenario "gedifferentieerde kwaliteit) en nader onderzoek te doen naar de mogelijkheid van een gratis stalling op grotere loopafstand van het station.
3. Op basis van nader onderzoek naar:
  - investerings- en exploitatiebijdragen en kostenverlagingen,

- het exploitatiemodel,
- afspraken over de invoering van een monitoring- / besturingsysteem,
- stallingsverbod, de gebiedsbegrenzing inclusief het waterbedeffect
- de weesfietsencyclus en
- de beheerorganisatie

een definitief besluit te nemen

4. In te stemmen met de uitwerking van het door Berenschot voorgestelde regiemodel, waarin begrepen de exploitatie onder verantwoordelijkheid van een door de drie partijen op te richten stichting.

5. De commissie te informeren.

*Raadsbrief: brief van het college van B&W aan de raad.*

*Commissiebrief: brief van het college van B&W aan een commissie.*