

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
 www.utrecht.nl



Aan de gemeenteraad

Behandeld door	t.aarts@utrecht.nl	Datum	21 maart 2023
Doorkiesnummer	1 4030	Kenmerk	10759506/TA
E-mail	t.aarts@utrecht.nl	Onderwerp	Aanpak betaald parkeren hele stad
Bijlage(n)	<ul style="list-style-type: none"> - Module Invoeren betaald parkeren in de hele stad - Prioritering van gebieden in blok 1 - Wijzigingsnotitie met voorgestelde wijzigingen in de Parkeervisie, module Parkeernormen, Parkeren in de openbare ruimte en Mobiliteitsplan 2040 - Juridisch advies referendum - Juridisch advies art 225 	Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Om uitvoering te geven aan de ambitie van het coalitieakkoord om betaald parkeren in de hele stad in te voeren, bereiden we zoals met uw commissie op 23 februari jongstleden besproken een raadsvoorstel voor. Daartoe heeft het college op 21 maart 2022 besloten om de Aanpak invoeren van betaald parkeren zonder draagvlakmeting in de hele stad vrij te geven voor consultatie. In deze brief gaan we in op de doelen, gevolgen, de aanpak zelf, het inspraakproces en het besluitvormingsproces. We gaan ook in op een aantal vragen en opmerkingen uit de raadscommissie van 23 februari.

Doelen

In een aanzienlijk deel van Utrecht betalen automobilisten al voor het parkeren van hun auto in de openbare ruimte. Betaald parkeren is een effectieve manier om parkeeroverlast tegen te gaan en gebruik van duurzame(re) alternatieven voor de (eigen) auto te stimuleren. In gebieden waar voor parkeren betaald moet worden komen minder rijdende en stilstaande auto's. Dit heeft niet alleen een positief effect op de kwaliteit van de openbare ruimte, maar ook op de bereikbaarheid van de stad. Met betaald parkeren kunnen we sturen op het aantal auto's dat in de openbare ruimte wordt geparkeerd. Als er minder auto's op straat zijn geparkeerd, is er meer ruimte voor andere functies, zoals lopen, fietsen, spelen, groen en verblijven. Zo dragen we met betaald parkeren bij aan een stad waar het fijn wonen, werken en leven is door een verdeling van de openbare ruimte die daar aan bijdraagt. Minder rijdende auto's in de stad betekent bovendien dat de druk op het wegennet afneemt en de luchtkwaliteit verbetert.

Tot nu toe was onze aanpak voor invoering van betaald parkeren er vooral op gericht om op lokaal niveau (in straten en buurten) parkeeroverlast tegen te gaan. Bewoners en ondernemers die parkeeroverlast ervoeren konden dat melden bij de gemeente. Als daarnaast sprake was van een

hoge parkeerdruk en er voldoende draagvlak was, voerden we ook daadwerkelijk betaald parkeren in. Het nadeel van deze aanpak is dat vanwege het zogeheten waterbedeffect de parkeerdruk steeds een stukje opschuift, naar de straten net buiten betaald parkeergebied. Zo moeten bewoners en ondernemers eerst de overlast ervaren voordat we dit kunnen oplossen. We vinden dit niet wenselijk en willen met de uitbreiding van betaald parkeren juist de parkeeroverlast voor zijn. De snelle groei van de stad noodzaakt bovendien om de uitrol van betaald parkeren te versnellen. Het aantal inwoners en werknemers in de stad neemt toe waardoor de ruimte schaarser wordt. En we willen in de openbare ruimte meer capaciteit vrijmaken voor lopen, fietsen, spelen, groen en ontspannen. Met betaald parkeren scheppen we hiervoor de condities.

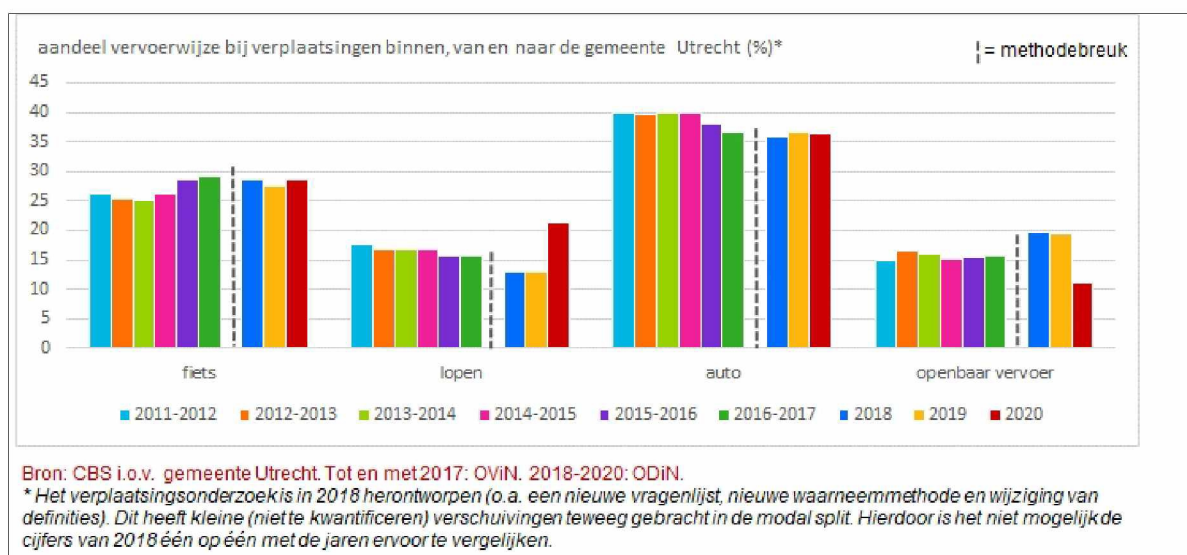
Wanneer sprake is van betaald parkeren, maken mensen vaker een bewuste afweging tussen gebruik van de eigen auto en alternatieven zoals openbaar vervoer, fietsen en deelmobiliteit. Het gevolg is dat het autogebruik afneemt wat bijdraagt aan de ambitie voor een duurzaam mobiliteitssysteem. Betaald parkeren is dan ook een draaiknop (Slim parkeren) van het mobiliteitsbeleid van de gemeente. Ook in de regionale mobiliteitsstrategie, opgesteld door Rijk en regio in het kader van U-Ned, is parkeerbeleid als een belangrijk instrument om de groei in de regio op te vangen met een duurzaam mobiliteitssysteem waarbij deelmobiliteit, openbaar vervoer, fietsen en lopen centraal staan. In deze strategie staat: *‘De meest krachtige, lokale vorm van vraag-beïnvloeding (naar mobiliteit) is parkeerbeleid: een groter gereguleerd gebied, aangepaste tarieven, afname bestaand parkeerareaal en sturende parkeernormen in combinatie met alternatieven.’* Uitbreiding van betaald parkeren naar de hele stad brengt extra inkomsten met zich mee. Deze extra inkomsten investeren we in de kwaliteit van de stad, in alternatieve vormen van vervoer en voorzieningen in de wijken via het investeringspakket ‘Groeï in Balans’.

Juridische onderbouwing

Tijdens de raadscommissie van 23 februari 2023 vroegen VVD en Volt naar de juridische onderbouwing van invoeren betaald parkeren in de hele stad. Artikel 225 van de Gemeentewet maakt het mogelijk voor een gemeente om parkeerbelasting te heffen voor regulering van parkeren. De gebruikelijke opvatting >> PM van wie?? is dat betaald parkeren een goede maatregel is bij een hoge parkeerdruk om parkeeroverlast te voorkomen. Regulering van parkeren is ook nodig voor een rechtvaardige verdeling van de openbare ruimte. >> ik vraag me af of dat objectief rechtvaardig is, het lijkt me geen juridische hardheid hebben, graag checken De stad groeit en daarmee de behoefte aan ruimte voor andere functies dan parkeren zoals spelen, verblijven, groen, deelmobiliteit en/of fietsparkeren (zie ook de RSU 2040). Door toepassing van parkeerregulering ontstaat die ruimte (Zie ook het juridische advies over aanpak in relatie tot art 225 van de Gemeentewet).

Aantal verplaatsingen naar voertuig van, naar en in de stad

De VVD heeft tijdens het debat in de raadscommissie van 23 februari gevraagd naar de ontwikkeling van de verdeling naar de verschillende verkeersmodaliteiten (“modal split”) voor alle verplaatsingen van en naar en binnen Utrecht. De ontwikkeling van de modal split is in de figuur hieronder weergegeven.



In de [Monitor](#) Mobiliteitsplan 2022 wordt onderscheid gemaakt naar een modal split *van en naar* de stad en een modal split naar verplaatsingen *binnen* de stad (zie pagina's 14 en 16). In de modal split van de verplaatsingen *binnen* Utrecht is het aandeel auto ligt het aandeel van de 20%. Voor reizen in de stad is de fiets het favoriete vervoermiddel.

Aanpak invoeren betaald parkeren in de hele stad

Prioritering van gebieden

VVD en PVV vroegen tijdens de raadscommissie van 23 februari naar een onderbouwing van het tempo van invoeren betaald parkeren in de hele stad. Per jaar kunnen we voor **>> in een gebied van? Een parkeerplaats is toch niet hard gekoppeld aan een adres?** circa 10.000 adressen betaald parkeren invoeren. Dat betekent dat in 2035 in de hele stad betaald parkeren zal zijn ingevoerd. Voor snellere invoering heeft de ambtelijke organisatie heeft onvoldoende capaciteit. Het tempo van ongeveer 10.000 adressen per jaar gaat aan de andere kant niet ten koste van andere werkzaamheden. We willen ook niet dat de tempo lager ligt. **>> ik mis in deze tekst wat ons argument is voor het gewenste tempo, het is nu niet meer dan wat er toevallig ambtelijk haalbaar is; graag onderbouwing noemen.** De extra parkeeropbrengsten vloeien naar het investeringspakket Groei in balans. In dit pakket zitten belangrijke maatregelen die nodig zijn om de groei van de stad op te vangen.

De gemeente kan dus niet in een keer in de hele stad betaald parkeren invoeren. **>> is dat een vraag en/of zouden we dat willen dan? Zie vorige opmerking.**

Suggestie:

We willen betaald parkeren in de komende 12 jaar geleidelijk invoeren in de hele stad. Daarmee is in 2035 de invoering gereed. Deze planning geeft inwoners en werknemers de tijd te zich aan de situatie aan te passen. We beginnen op die plekken waar de parkeerdruk het hoogst is. Deze planning betekent dat we per jaar bij circa 10.000 adressen betaald parkeren invoeren. Dat is een tempo dat de ambtelijke organisatie kan waarmaken.

De bepaling van de volgorde van gebieden vindt plaats in twee stappen. **>> Wat zijn de 2 stappen?** Op basis van (verwachte) parkeerdruk en kansen voor gebiedsontwikkeling hebben we de invoering in drie blokken ingedeeld (zie kaart in bijlage). In de tabel hieronder geven we per blok aan wanneer we betaald parkeren invoeren.

Blok	Invoeren betaald parkeren
1	2024 - 2025
2	2026 - 2030
3	2031 - 2034

Binnen een blok bepalen we de volgorde op basis van (meetbare) criteria en een kwalitatieve onderbouwing. De criteria zijn:

- oplevering bouwontwikkelingen;
- parkeerdruk;
- meldingen parkeeroverlast en verkeersonveilige situaties als gevolg van parkeren.

Bij het bepalen van de volgorde van gebieden in blokken 2 en 3 willen we de aanwezigheid van alternatieven voor autogebruik laten meewegen. **>> hebben we een onderbouwing waarom we dat in blok 1 niet doen?**

Voor we starten met de invoering van betaald parkeren in een blok, leggen we de raad een voorstel voor de volgorde van gebieden binnen dat blok voor. Het college actualiseert deze planning ieder jaar. Een versnelling van een gebiedsontwikkeling of grote toename van parkeerdruk kan bijvoorbeeld aanleiding zijn om invoering van betaald parkeren in of rond dit gebied naar voren te halen. Jaarlijks informeren we de raad over de stand van zaken van het hele traject in het Meerjarenperspectief Ruimte. De raad kan desgewenst de voorgestelde actualisering amenderen.

De voorlopige prioritering van de gebieden in blok 1 staat in de bijlage Prioritering gebieden in blok 1. Het eerste blok ligt grotendeels rondom het gebied waar nu al sprake is van betaald parkeren. In deze gebieden is de parkeerdruk hoog, ook omdat voor sommige gebieden het invoeren van betaald parkeren “wacht” op het nieuwe beleid. We houden bij het bepalen van de volgorde rekening met het waterbedeffect en streven ernaar om parkeeroverlast in aangrenzende gebieden zoveel mogelijk te vermijden. Daarnaast hebben we in blok 1 gebieden opgenomen waar binnenkort een gebiedsontwikkeling start.

Naast de indeling in de drie blokken is de volgorde van gebieden in blok 1 onderdeel van de inspraak. In 2025 willen wij u een raadsvoorstel voorleggen voor de volgorde van de gebieden in blok 2.

Alternatieven op orde

Met het Rijk en de regio werken we aan de versterking van het openbaar vervoer, het fietsnetwerk, het netwerk voor voetgangers en een netwerk van mobiliteitshubs, zodat we de stad ook in de toekomst met het groeiend aantal inwoners goed bereikbaar houden. Zo investeren we de komende jaren bijvoorbeeld aan extra fietsvoorzieningen, loopvoorzieningen en deelmobiliteit. We willen tegelijk met het invoeren van betaald parkeren in een gebied kijken naar mogelijkheden om bijvoorbeeld deelauto's, deelbakfietsen en fietsenklemmen toe te voegen, om daarmee het gebruik van duurzame en ruimteëfficiënte vervoersmiddelen extra te faciliteren. Overigens zal het invoeren van betaald parkeren over het algemeen leiden tot een verbetering van de bereikbaarheid, ook voor de auto.

Daarnaast bekijken we hoe we de aanwezigheid van alternatieven voor de auto kunnen laten meewegen in de prioritering van gebieden. Het is de bedoeling dat vanaf de prioritering van gebieden in blok 2 de bereikbaarheid van een gebied met alternatieven voor de auto wordt meegewogen.

>> het woord bereikbaarheidstoets laat ik graag weg, dat wekt immers onterecht te indruk dat je een zwartwitte toets zou kunnen hanteren, wat niet het geval is.

>> verder twijfel ik sterk over de uitvoerbaarheid van de tekst zoals die er nu staat; als in een wijk bepaalde delen op binnen 100 meter kunnen bereiken en andere binnen 500 meter, wat gaan we dan doen met ibp???

Venstertijden

Wij willen de venstertijden die we nu hanteren voortzetten in de nieuwe gebieden. De venstertijd van 6 uur – 11 uur is de basis. Dat wil zeggen dat in woonwijken waar geen gebiedsontwikkelingen gepland zijn, wij uitgaan van een venstertijd van maandag t/m vrijdag van 6 – 11 uur. Zijn er meerdere functies in een gebied die een hoge parkeerdruk met zich meebrengen dan hanteren we één van de standaard venstertijden zoals van maandag t/m zaterdag van 9 tot 21 uur of van maandag t/m vrijdag van 9 uur tot 18 uur. Korte venstertijden zorgen ervoor dat onwenselijke effecten, zoals het parkeren van forensen in woonbuurten niet optreden. En we voorkomen negatieve effecten voor bijvoorbeeld mantelzorgers, oppasopa's en -oma's, of winkels en sportvoorzieningen.

Tegelijkertijd versterken we daar waar dat nodig is de bereikbaarheid. Als alternatieven op orde zijn kunnen we de venstertijden uitbreiden.

>> is dit werkbaar en nodig? Ik zie dat nog niet concreet voor me. Gaan we de ov-dienstregeling en -frequentie aanpassen? Lijkt me niet realistisch. Gaan we een fietsroute versterken? Gaat jaren duren, dus lijkt me ook niet realistisch.

We wekken met de tekst ook de indruk mee dat de alternatieven nu niet op orde zijn, wat ik niet herken. En we geven aanleiding om eerst maar eens een stadsbrede toets over de alternatieven op orde te gaan doen, voor we betaald parkeren invoeren, wat niet nodig is: de stad is al bereikbaar. Ook met de auto, en dat gaat door ibp verbeteren.

Economie

Bedrijventerreinen

De ambitie is om ongeveer 25 ha nieuw bedrijventerrein toe te voegen. Deze vraag moet (ten dele) worden ingevuld door verdichting van de bestaande bedrijventerreinen, met name voor Lage Weide en Overvecht. Het invoeren van betaald parkeren op deze terreinen voorzien wij na 2030. Dit geeft ons als gemeente de tijd om samen met stakeholders te zoeken naar een invulling van betaald parkeren die bijdraagt aan de verdichtingsopgave, (collectieve, private of publieke) parkeeroplossingen en verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte in combinatie met betaald parkeren. De te hanteren venstertijden kunnen daarbij een van de draaiknoppen zijn.

Winkelcentra

Een aantal winkelcentra in de stad heeft het parkeerterrein (gedeeltelijk) op eigen grond liggen. De eigenaren van de winkelcentra hebben dan de mogelijkheid zelf het tarief of korting voor klanten te bepalen en/of hierover afspraken te maken met de gemeente. Voor Winkelcentrum Overvecht wordt op dit moment een masterplan gemaakt. Binnen dit traject wordt onderzocht op welke wijze het parkeren georganiseerd kan worden. Hierbij wordt onderzoek gedaan naar de parkeernormen, wijze van aanleg (parkeerterrein of garage), eigenaarschap (openbaar of privaat) en afspraken rond tarifiering afhankelijk van het eigenaarschap.

Bij winkelcentra waar parkeren is georganiseerd in de openbare ruimte, voeren we betaald parkeren in. De venstertijden op die locaties laten we mede afhangen van de venstertijden die gelden in het omliggende gebied. Een venstertijd van 6 uur – 11 uur kan bijdragen aan de bereikbaarheid. De exacte venstertijd die we hanteren, laten we afhangen van de ligging van de wijk en de aanwezige voorzieningen.

Bij het invoeren van betaald parkeren in retailgebieden bespreken wij met ondernemers de wensen/noodzaak en mogelijkheden voor het realiseren van laad- en losmogelijkheden. Ook bestaat de mogelijkheid tot het instellen van een winkelurenregime, waarbij op parkeerplekken een aantal uren op een dag alleen kort parkeren is toegestaan. Dit kennen we in verschillende winkelstraten zoals de Twijnstraat, en de Voorstraat. We kijken samen met ondernemersverenigingen naar de begrenzing en grootte van parkeerrayons, waarmee we parkeren door buurtbewoners bij winkelcentra juist wel of juist niet kunnen faciliteren.

Door het (gefaseerd) invoeren van betaald parkeren kunnen er (tijdelijk) concurrentievoordelen ontstaan tussen de verschillende winkelgebieden of met winkelgebieden buiten de gemeente. Door een venstertijd van 6 uur – 11 uur te hanteren, verwachten we dat deze verschillen grotendeels verdwijnen.

Bedrijfswagens van kleine zelfstandigen

Een aantal kleine bedrijven of kleine zelfstandigen beschikt over een bedrijfswagen die nodig is om het werk te kunnen doen, bijvoorbeeld klussers, hondenuitlaatservices, meubelmakers. Voor de Belastingdienst vormen zij een aparte categorie, vroeger herkenbaar aan een grijs kenteken, tegenwoordig herkenbaar door de letters V of B aan het begin van het kenteken. We onderzoeken of het voor een deel deze doelgroep wenselijk en mogelijk is om voor de uitoefening van hun beroep een specifieke parkeervergunning aan te bieden om de auto bij hun bedrijf of woning te kunnen parkeren.

Communicatie en inspraak

De procedure van invoeren betaald parkeren in een gebied verandert. Als uw raad instemt met het raadsvoorstel invoeren van betaald parkeren in de hele stad vervalt daarmee de draagvlakmeting. De communicatie met de betrokken bewoners en ondernemers zal daarom gericht zijn op het goed en zorgvuldig informeren van betrokken bewoners en ondernemers in het gebied waar we betaald parkeren invoeren, zodat zij op de hoogte zijn van de mogelijkheden die zij hebben, weten hoe een vergunning kan worden aangevraagd, hoe een bezoekerskaart kan worden aangevraagd, etc. Inspraak vindt plaats over de vaststelling van de volgorde van gebieden binnen de drie blokken.

De verschillende bijzondere parkeervergunningen die wij nu hanteren blijven gehandhaafd in de nieuwe aanpak. Zo zijn er vergunningen voor mantelzorg, wijkverpleging en kraamzorg (25% van het uurtarief), voor terminale zorg (nu 37,17 euro per kwartaal), en voor huisartsen en verloskundigen (nu 85,38 euro per kwartaal voor parkeren in de hele stad). De gratis gehandicaptenparkeervergunning is gekoppeld aan de gehandicaptenparkeerkaart.

Met vertegenwoordigers van scholen overleggen we over een parkeervergunning voor leraren. Wat in het coalitieakkoord staat is hierbij uitgangspunt: in de aanpak van het lerarentekort krijgen de scholen de mogelijkheid krijgen om tegen gereduceerd tarief een beperkt aantal parkeervergunningen aan te vragen. Dit gaat om docenten die niet in Utrecht wonen en een lange reistijd hebben naar hun werkplek in Utrecht. Als voorwaarde vragen we scholen om een plan voor duurzaam mobiliteitsbeleid voor hun medewerkers. Om dit moment werken we aan een regeling hiervoor. Het resultaat verwachten wij in het derde kwartaal van dit jaar.

We verkennen zoals eerder genoemd of een aparte regeling voor parkeren van bedrijfswagens van de kleine zelfstandige of kleine bedrijven voor een deel van deze doelgroep nodig is en dat zo is, dan werken we daarvoor een regeling uit.

Tot slot onderzoeken we de mogelijkheden voor een tegemoetkoming van de parkeerkosten voor huishoudens met een laag inkomen. We denken hierbij aan U-pashouders. Parkeren is een belasting, wat het maken van een regeling op basis van inkomen lastig maakt, omdat iedereen belasting moet betalen. We kijken naar wat wel mogelijk is, buiten kwijtschelding (hiervoor gelden landelijke regels) en bijzondere bijstand. Zoals toegezegd informeren wij u nog dit kwartaal over de stand van zaken.

Voor een aantal gebieden heeft de raad al besloten om betaald parkeren in te voeren. Zo zijn voor de Rivierenwijk en de sportvelden bij Voordorp moties aangenomen om daar dit jaar betaald parkeren in te voeren. Daarnaast ligt er besluitvorming over betaald parkeren bij Merwedekanaalzone en de Cartesiusdriehoek. Bij de besluitvorming over het parkeerregime voor Merwedekanaalzone deelgebied 5 en omgeving heeft de raad besloten dat Rivierenwijk, Transwijk- noord, Transwijk-zuid, Bedrijfsgebied Kanaleneiland Zuid (Woonboulevard en deelgebied 6 Merwedekanaalzone) en een deel van Kanaleneiland-Zuid betaald parkeren in te voeren voordat de eerste woningen van

Deelgebied 5 worden opgeleverd. Bij besluitvorming over de Cartesiusdriehoek heeft de raad besloten om naast het betreffende plangebied betaald parkeren in te voeren voor het Werkspoorkwartier en de Schepenbuurt. Betaald parkeren wordt in alle hierboven genoemde gebieden zoveel mogelijk nog dit jaar ingevoerd. Omdat we momenteel bezig zijn met de implementatie van een nieuw parkeervergunningensysteem is er een mogelijkheid dat dit gaat uitlopen. In dat geval schuift ook de start van invoering van betaald parkeren in blok 1 iets naar achteren.

Een parkeervergunning voor leerkrachten

Om scholen extra te ondersteunen bij de werving van leerkrachten krijgen ze de mogelijkheid om tegen gereduceerd tarief een beperkt aantal parkeervergunningen aan te vragen. Dit gaat om docenten die niet in Utrecht wonen en een lange reistijd hebben naar hun werkplek in Utrecht. Als voorwaarde vragen we scholen om een plan voor duurzaam mobiliteitsbeleid voor hun medewerkers. We ondersteunen scholen daarbij. We werken dit voorstel in overleg met de scholen verder uit. Voor de nieuwe regeling moet de parkeerbelastingverordening worden aangepast. We verwachten dat een raadsbesluit hierover zo snel al mogelijk na het reces kan worden genomen.

>> behalve de laatste 2 zinnen is deze alinea dubbel. Zou ik dus weglaten en de laatste 2 zinnen toevoegen aan het blokje dat opent met:

De verschillende bijzondere parkeervergunningen die wij nu hanteren blijven gehandhaafd in de

Inspraak over de nieuwe aanpak

>> staat al een alinea over een stukje hierboven; zou dat stuk dan hierbij zetten en de titel Communicatie en inspraak over ibp maken (niet: de nieuwe aanpak, dat is vaag, want waarvan? En wat is de oude aanpak?)

De consultatie richt zich op de inwoners en ondernemers van de stad en de bezoekers aan de stad. Onderwerpen van de **consultatie/inspraak?** zijn onder meer: indeling in blokken, criteria voor prioritering, venstertijden en volgorde van gebieden in het eerste blok.

Belanghebbenden informeren we op verschillende manieren over de voorgestelde aanpak voor invoeren van betaald parkeren in de hele stad en de mogelijkheid om in te spreken, onder meer via pers, social media, informatie op de wijkbureaus en de website van de gemeente. Daarnaast organiseren we inloopbijeenkomsten in verschillende wijken. Alle reacties verzamelen we in een reactienota en voorzien we van een antwoord. Deze nota voegen we toe bij het raadsvoorstel Aanpak heffen parkeerbelasting in de hele stad.

Consultatie voor de volgorde van gebieden in de blokken 2 en 3 zal plaats vinden voor de raadsvoorstellen over deze blokken. Voor de volgorde van gebieden in blok 2 willen we in 2025 een raadsvoorstel aan u voorleggen, voor blok 3 is dit naar verwachting in 2029.

Besluitvorming

Na de inspraakperiode, die loopt van 24 maart tot en met 5 mei, verzamelen we de reacties en voorzien die van een antwoord in de reactienota. Nadat het college deze nota heeft vastgesteld, ontvangen de insprekers een exemplaar.

In de definitieve aanpak invoeren betaald parkeren nemen we reacties uit de consultatie mee. De definitieve aanpak nemen we op in een **herziene** module Aanpak betaald parkeren. Daarnaast zullen we een aantal wijzigingen doorvoeren in de Parkeervisie en de modules Parkeernormen en Parkeren in de openbare ruimte. Deze staan in de wijzigingsnotitie. De herziene module Aanpak betaald parkeren en de wijzigingen in de verschillende documenten leggen we ter vaststelling voor aan de raad, tezamen met de volgorde van gebieden in blok 1. De reactienota voegen we bij deze stukken.

Niet referendabel

Burgemeester en wethouders

Datum
Ons kenmerk

We hebben de vraag of een raadsbesluit over invoeren van betaald parkeren in de hele stad zonder draagvlakmeting referendabel zou zijn aan een extern adviesbureau voorgelegd. Het juridisch advies over het referendabel zijn van een besluit is bijgevoegd. De beslissing van de raad omtrent het invoeren van betaald parkeren in heel Utrecht zonder draagvlakmeting is volgens het advies niet referendabel. Bij het raadsbesluit wordt het college toestemming gegeven op grond van artikel 10 Parkeerbelastingverordening om betaald parkeren voor de hele stad in te voeren zonder draagvlakmeting. Het gaat dus om het door de raad toestaan van het heffen van parkeerbelasting voor locaties waar dat nu nog niet het geval is. Dergelijke besluiten zijn op grond van de Referendumverordening niet referendabel.

Wij verwachten in het tweede kwartaal het raadsvoorstel aan u toe te zenden. Dan zullen we ook verder ingaan op motie 295 Breed onderzoek alternatieven betaald parkeren van de VVD.

We vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,