

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)		Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Op 21 maart 2022 hebben we 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 waarin u sprak over Invoeren betaald parkeren in de hele stad. De visie van EenUtrecht op betaald parkeren vonden we interessant en hoewel de uitvoering door ons voorgesteld anders is waren er veel overeenkomsten.

In de bijlage treft u een reflectie aan op hun inbreng (Nog niet gelezen maar is er nog iets van over te nemen?)

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 parkeert. Als er minder auto's op straat parkeren, blijft er ruimte over voor andere functies, zoals lopen, fietsen, spelen, groen en verblijven. Zo dragen we met betaald parkeren bij aan een rechtvaardiger verdeling van de openbare ruimte. Minder rijdende auto's in de stad betekent bovendien dat de druk op het wegennet afneemt en de luchtkwaliteit verbetert.

En klimaatimpact

Tot nu toe was onze aanpak voor invoering van betaald parkeren er vooral 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 hem kunnen oplossen. We vinden dit niet wenselijk en willen met de uitbreiding van betaald parkeren juist de parkeeroverlast voor zijn.

Met de groei van de stad in de komende jaren, is er bovendien een noodzaak ontstaan om de uitrol van betaald parkeren in de rest van de stad te versnellen. Het aantal mensen in de stad neemt toe, en we willen in de openbare ruimte meer capaciteit vrijmaken voor lopen, fietsen, spelen, groen en ontspannen.

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) voor het mobiliteitsbeleid van de gemeente. Ook in de regionale mobiliteitsstrategie, opgesteld in het kader van U-Ned, wordt parkeerbeleid als een belangrijk instrument genoemd 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'.

Artikel 225 uit de Gemeentewet Schrijft voor of maakt mogelijk?

Artikel 225 van de Gemeentewet schrijft voor dat een gemeente parkeerbelasting mag heffen voor regulering van parkeren. De gebruikelijke opvatting is dat betaald parkeren een goede maatregel bij een hoge parkeerdruk om parkeeroverlast te voorkomen. Doorgaans gaat het dan om een overschot aan auto's. Echter, ook bij schaarse openbare ruimte kan een hoge parkeerdruk ontstaan, zeker als in de schaarse openbare ruimte meerdere functies een plek moeten krijgen. Denk aan spelen, verblijven, groen, deelmobiliteit en/of fietsparkeren. Dat is in Utrecht het geval. De stad groeit en daarmee de behoefte aan ruimte voor andere functies dan parkeren (zie ook de barcode van de RSU 2040). Door toepassing van parkeerregulering ontstaat die ruimte. Toevoegen advies jurist.

Aanpak invoeren betaald parkeren in de hele stad

Klinkt nog niet megaovertuigend...
En ms volt noemen?

Prioritering van gebieden

Per jaar kunnen we voor circa 10.000 adressen betaald parkeren invoeren. Dat betekent dat in 2035 in de hele stad betaald parkeren is ingevoerd. De ambtelijke organisatie heeft onvoldoende capaciteit om sneller betaald parkeren in te voeren. Het tempo van ongeveer 10.000 adressen per jaar gaat aan de andere kant niet ten koste van andere werkzaamheden.

Pvdd en vvd noemen (hadden hier naar gevraagd).
Waarom gaan e niet langzamer? Zou vvd vraag zijn

De gemeente kan dus niet in een keer in de hele stad betaald parkeren invoeren. De prioritering van gebieden vindt plaats in twee stappen. Op basis van (verwachte) parkeerdruk en kansen voor gebiedsontwikkeling hebben we drie blokken met gebieden gedefinieerd waar achtereenvolgens betaald parkeren wordt ingevoerd (zie kaart in bijlage). In de tabel hieronder staat de periode waarin betaald parkeren wordt ingevoerd in een blok.

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

Binnen een blok zal prioritering plaatsvinden op basis van deze (meetbare) criteria en een kwalitatieve onderbouwing. De criteria zijn:

- Oplevering (grote) bouwontwikkelingen
- Parkeerdruk
- Meldingen parkeeroverlast en verkeersonveilige situaties als gevolg van parkeren

Vanaf de prioritering van gebieden in blok 2 laten we de aanwezigheid van alternatieven voor autogebruik meewegen. De komende twee jaren Bij de prioritering van gebieden in blokken 2 en 3 willen we de aanwezigheid van alternatieven voor autogebruik laten meewegen.

We leggen een voorstel voor prioritering van gebieden binnen een blok voor aan de raad, voor de start van invoeren betaald parkeren in dat blok. 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 wordt de raad geïnformeerd over de stand van zaken van het hele traject in het Meerjaren Perspectief Ruimte. De raad kan desgewenst de voorgestelde actualisering amenderen.

De voorlopige prioritering van de gebieden in blok 1 staat in bijlage. 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 de prioritering rekening met het waterbedeffect en streven ernaar om parkeeroverlast in aangrenzende gebieden zoveel mogelijk te vermijden. Daarnaast zijn gebieden opgenomen waar binnenkort een gebiedsontwikkeling start. De prioritering van gebieden in blok 1 is onderdeel van de inspraak. In 2025 willen wij u een voorstel voorleggen van de prioritering in de gebieden van blok 2 waarbij ook de aanwezigheid van alternatieven voor de auto worden betrokken.

Alternatieven op orde

De indeling van de blokken zelf
ook neem ik aan

De komende jaren werken we verder aan fietsvoorzieningen, loopvoorzieningen en deelmobiliteit. Voor de lange termijn werken wij samen met de regio aan een schaa sprong van het openbaar vervoer. Deze dragen alle bij aan de bereikbaarheid van een gebied. Daarnaast bekijken we hoe we de aanwezigheid van alternatieven voor de auto kunnen laten meewegen in de prioritering van gebieden in een mobiliteitstoets. 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.

Venstertijden

Ms ook zeggen dat we proberen bij de invoering al een impuls te geven op alternatieven warabij dat in de tijd kan, zoals extra deelauto's, bakfietsen en fietsenklemmen

Wij willen de venstertijden die wij nu hanteren voortzetten in de aanpak. 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 wordt gekozen voor een venstertijd die daarbij past (bv 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. Tegelijkertijd werken we verder aan het op orde brengen van alternatieven voor de auto. Wij streven naar een goede bereikbaarheid ook op de lange termijn. Als alternatieven op orde zijn kunnen venstertijden hiervoor worden uitgebreid. Korte venstertijden zorgen nu voor een betere bereikbaarheid voor (sport)voorzieningen, winkelcentra etc.

Mocht in een gebied van korte venstertijden parkeeroverlast ontstaan vanuit gebieden met langere venstertijden, dan is het mogelijk om die parkeeroverlast tegen te gaan met langere venstertijden.

Het voorkomen van negatieve effecten voor bijvoorbeeld mantelzorgers, oppasopa's en -oma's, of winkels en sportvoorzieningen.

Economie

Bedrijventerreinen

Voor de bedrijventerreinen ligt er een ambitie voor 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 Bedrijventerrein Nieuw gebied 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 oplossingen die bijdragen aan de verdichtingsopgave, (collectieve, private of publieke) parkeeroplossingen en verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte in combinatie met betaald parkeren. Sowieso verwachten we dat de venstertijd 6 uur – 11 uur ook gunstig is voor de bereikbaarheid van de bedrijven.

En op een aantal plekken - zoals Lage Weide - zijn er in de OR relatief weinig parkeerplekken waardoor het effect beperkt zal zijn

Winkelcentra

Een aantal winkelcentra in de stad hebben 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.

Omdat het langdurige vreemdparkerers weert terwijl het tarief niet geldt tijdens een belangrijk deel van de openingstijden

Bij overige winkelcentra, waar parkeren is georganiseerd in de openbare ruimte, gaat sprake zijn van betaald parkeren. De tijden zijn mede afhankelijk van de venstertijden die gelden in het betreffende gebied. Een venstertijd van 6 uur – 11 uur kan bijdragen aan de bereikbaarheid. De exacte tijd is afhankelijk 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 winkelstraatregime (waarbij op parkeerplekken een aantal uren op een dag alleen kort parkeren is toegestaan), zoals we in verschillende winkelstraten kennen (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. We verwachten dat de winkelgebieden waar (nog) geen betaald parkeren is meer klanten met de auto aantrekken dan de andere gebieden. Tegelijkertijd kan een lagere parkeerdruk voor sommige doelgroepen juist als fijn worden ervaren. We kiezen ervoor om duurzamere alternatieven te stimuleren, maar bekijken bij het invoeren goed hoe we concurrentievoordelen beperken door het toepassen van het maatwerk (rayonindelingen, dan wel winkelstraatregimes).

Ik vind dit te veel ruiken naar blauwe zone en daar ben ik niet voor. Dus wil eerst beter begrijpen wat dit is

Gezien de venstertijden is dit toch enorm te relativeren? Ik zou oppassen dat we dit niet zelf te groot maken

Bedrijfswagens

Een aantal kleine bedrijven of kleine zelfstandigen beschikken over een bedrijfswagen die nodig is om het werk te kunnen doen, bijvoorbeeld klussers, hondenuitlaatservices, glazenwassers. Voor de Belastingdienst is die een aparte categorie, vroeger herkenbaar aan een grijs kenteken, tegenwoordig herkenbaar door de letters V of B aan het begin van het kenteken. Voor deze categorie wagen kijken wij naar mogelijkheden voor een gunstige parkeervergunning om de auto bij hun bedrijf of woning te kunnen parkeren.

Ik sta hier best voor open maar wil dit eerst beter begrijpen. Wat voor categorie is dit precies, hoeveel zijn het er, hoe weten we er van, etc etc

Nieuwe aanpak in de praktijk

Ook 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 de draagvlakmeting. De nadruk bij de communicatie in het betreffende gebied zal liggen op het goed en zorgvuldig informeren van betrokken bewoners en ondernemers in het gebied waar betaald parkeren wordt ingevoerd. Het gaat erom dat zij op de hoogte zijn van de mogelijkheden die zij hebben, hoe een vergunning kan worden aangevraagd, hoe een bezoekerskaart kan worden aangevraagd, etc. Participatie of inspraak vindt plaats bij de vaststelling van de prioritering van gebieden binnen de verschillende 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 (37,17 euro per kwartaal), en voor huisartsen en verloskundigen (85,38 euro per kwartaal voor parkeren in de hele stad). De gratis gehandicaptenparkeervergunning is gekoppeld aan de gehandicaptenparkeerkaart.

We kijken samen met vertegenwoordigers van scholen naar 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. Momenteel wordt een regeling uitgewerkt. Resultaat verwachten wij in tweede of derde kwartaal van dit jaar. En we verkennen dus de mogelijkheden voor een aparte regeling voor bedrijfswagens van de kleine zelfstandige of kleine bedrijven.

Tot slot, we onderzoeken op het moment de mogelijkheden voor een tegemoetkoming van de parkeerkosten voor huishoudens met een laag inkomen. We denken hierbij aan de U-pashouders. Bij parkeren gaat het feitelijk om een belasting. Dat maakt de beleidsvrijheid klein, want iedereen moet belasting betalen. We kijken naar wat wel mogelijk is, buiten kwijtschelding (hier 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 daar 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 Merwede en over de Cartesiusdriehoek. Bij de besluitvorming over het parkeerregime Merwede deelgebied 5 en omgeving is 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 is besloten om naast het betreffende plangebied betaald parkeren in te voeren voor het Werkspoorkwartier en de Schepenbuurt. Betaald parkeren wordt in deze 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 en dat we misschien wat later kunnen starten met blok 1.

Inspraak over de nieuwe aanpak

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

Belanghebbenden worden op verschillende manieren geïnformeerd over de voorgestelde aanpak voor invoeren 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 zijn er inloopbijeenkomsten in verschillende wijken. Alle reacties worden verzameld in een reactienota en van een antwoord voorzien. Deze nota wordt gevoegd bij het uiteindelijke raadsvoorstel Aanpak heffen parkeerbelasting in de hele stad.

Het voorstel voor prioritering in blok 1 ligt nu ook ter inspraak voor. Consultatie voor prioritering van gebieden in de blokken 2 en 3 vindt plaats aan de vooravond van de start van invoeren van betaald parkeren in die blokken. Voor de prioritering van gebieden in blok 2 willen we in 2025 een raadsvoorstel aan u voorleggen, voor blok 3 is dit naar verwachting in 2029.

Dit zijn raadsbesluiten, dat is belangrijk als het over consultatie gaat, klinkt nuer te operationeel

Besluitvorming

Na de inspraakperiode, die loopt van 24 maart tot en met 5 mei, worden de reacties verzameld en van een antwoord voorzien in een 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 staat in een nieuwe module Aanpak betaald parkeren. Daarnaast zal een aantal wijzigingen worden doorgevoerd in het visiedocument (parkeervisie) en de module Parkeernormen. De nieuwe module Aanpak betaald parkeren en de wijzigingen in het visiedocument worden ter vaststelling voorgelegd aan de raad, tezamen met de prioritering van gebieden in blok 1. De reactienota wordt bij deze stukken gevoegd.

Actief noemen waarom niet mobiplan?

Niet referendabel

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 (zie bijlage).

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.

We vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De modal split nav de vraag van 5.1.2.e ?

Verder nog dingen die ik heb toegezegd?

de secretaris,

de burgemeester,