



Voorstel aan het college van B&W

Aanpak invoeren betaald parkeren in de hele stad

Beleidsveld	Mobiliteit
Portefeuillehouder	Lot van Hooijdonk
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Trix Aarts
Kenmerk	10759506/TA
Vergaderdatum College	17 januari 2023
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders besluit:

1. De aanpak voor het heffen van parkeerbelasting zonder draagvlakmeting in de hele stad vrij te geven voor inspraak, met daarin:
 - a. Een prioritering voor invoeren betaald parkeren in gebieden in drie blokken (zie bijlage);
 - b. Een afwegingskader voor prioritering van gebieden binnen een blok met de volgende criteria:
 - Oplevering (grote) bouwontwikkelingen
 - Parkeerdruk
 - Meldingen parkeeroverlast en verkeersonveilige situaties
 - c. Een voorstel voor prioritering van gebieden in blok 1 (zie bijlage)
 - d. Het voorstel om de venstertijden (vooralsnog) gelijk te houden met de huidige venstertijden
2. De gemeenteraad te informeren met bijgevoegde raadsbrief.

Samenvatting

In het coalitieakkoord staat het voornemen om betaald parkeren in de hele stad in te voeren. De aanpak hiervoor met daarin onder meer een prioritering van gebieden inclusief een afwegingskader, en venstertijden staan beschreven in een nieuwe module Invoeren betaald parkeren.

Context

Aanleiding

In het coalitieakkoord staat het voornemen om in de hele stad betaald parkeren in te voeren. In een aanzienlijk deel van Utrecht moeten automobilisten al betalen voor het parkeren van hun auto in de openbare ruimte. Betaald parkeren is een effectieve manier om parkeeroverlast tegen te gaan en 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 leefbaarheid verbetert.

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 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 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 'Groei in Balans'.

Prioritering van gebieden

De gemeente kan niet in één 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 per blok de periode waarin betaald parkeren wordt ingevoerd.

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:

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

We willen bij de prioritering van gebieden in blok 2 en blok 3 de aanwezigheid van alternatieven voor autogebruik in verschillende gebieden laten meewegen bij de prioritering.

Per blok zal de prioritering van gebieden aan de raad worden voorgelegd voor de start van invoeren betaald parkeren in dat blok. Een eventuele actualisatie van de volgorde van gebieden in een blok ligt bij het college. Een versnelling van een gebiedsontwikkeling kan bijvoorbeeld aanleiding zijn om invoering van betaald parkeren in of rond dit gebied naar voren te halen. Wanneer als gevolg van urgentie een gebied wisselt van blok, dan wordt dat ook aan de raad voorgelegd. Jaarlijks wordt de raad geïnformeerd over de stand van zaken van het hele traject in de voortgangsrapportage Mobiliteit. De 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 ligt 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 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.

Venstertijden

Vooralsnog zetten wij de venstertijden die wij nu hanteren voort in de aanpak. Voor nieuwe gebieden, met name de woonwijken, waar geen gebiedsontwikkelingen gepland zijn, gaan wij uit van een venstertijd van maandag t/m vrijdag van 6 – 11 uur. Zijn er andere en/of meerdere functies in een gebied dan wordt gekozen voor een venstertijd die daarbij past (bv van maandag t/m zaterdag van 9 tot 21 uur). 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.

We streven uiteindelijk naar venstertijden over de hele dag (bv van 7 – 23 uur). Hiervoor is het dan wel van belang dat de alternatieven voor “de auto” op orde zijn. Bij het invoeren van betaald parkeren in blok 2 willen we dit in de praktijk uitproberen.

Bedrijventerreinen en winkelcentra

Uitgangspunt is dat in heel Utrecht, dus ook op de bedrijventerreinen en winkelcentra, betaald parkeren wordt ingevoerd. Wanneer bij een bedrijventerrein of een retailgebied betaald parkeren wordt ingevoerd, is afhankelijk in welk blok en gebied ze liggen. Voordat betaald parkeren wordt ingevoerd in een gebied met een bedrijventerrein gaan we hierover met de bedrijven en/of het parkmanagement in gesprek.

Bij winkelcentra, waar parkeren is georganiseerd in de openbare ruimte, komt ook betaald parkeren. De tijden zijn afhankelijk van de venstertijden die gelden in het betreffende gebied (zie ook hierboven).

Opbrengsten

De opbrengsten van deze parkeerbelasting investeren we in de kwaliteit van de stad, in alternatieve vormen van vervoer en voorzieningen in de wijken via het investeringspakket 'Groeï in Balans'.

Planning

Naar verwachting zal de raad in het najaar over het voorstel besluiten. Na een raadsbesluit starten we met de voorbereidingen voor invoeren betaald parkeren in de eerste gebieden. Dat zal plaatsvinden vanaf 2024 (indien de raad instemt met het voorstel). We willen en kunnen per jaar voor ca 10.000 adressen betaald parkeren invoeren. Met dat tempo zal in het jaar 2035 in heel Utrecht betaald parkeren gelden.

Inspraak

Het voorstel voor de aanpak om parkeerbelasting in de hele stad te heffen en het voorstel voor de prioritering van gebieden in het eerste blok worden vrijgegeven voor inspraak. Hierbij is het niet de vraag of betaald parkeren in de hele stad wordt ingevoerd, maar de vraag hoe. Onderwerpen zijn bijvoorbeeld de indeling in drie blokken, afwegingskader met de verschillende criteria. Ook de prioritering van de verschillende gebieden in blok 1 is een onderwerp voor consultatie. Belanghebbenden en betrokkenen hebben tot de tijd om een reactie in te sturen. Alles ontvangen reacties worden verzameld van een reactie voorzien in de zogenaamde reactienota. Deze wordt gevoegd bij de stukken van het raadsvoorstel Heffen parkeerbelasting in de hele stad.

Juridische context

Volgens artikel 225 van de Gemeentewet mag een gemeentebelasting heffen. In het kader van de parkeerregulering. Het parkeerbeleid wordt vastgesteld door de gemeenteraad op grond van artikel 108 van de Gemeentewet. Het college is op grond van artikel 160 lid 1 sub b. bevoegd dit besluit van de raad voor te bereiden, bijvoorbeeld via participatie of inspraak. De inspraak vindt plaats op basis van de Participatie- en inspraakverordening van de gemeente Utrecht. Tegen het raadsbesluit is geen beroep en bezwaar mogelijk.

Beoogd effect

In 2035 is in heel Utrecht betaald parkeren ingevoerd. Daardoor is sprake van een rechtvaardiger verdeling van het gebruik van de openbare ruimte. Bovendien draagt parkeerregulering bij aan de mobiliteitstransitie waarbij de nadruk ligt op lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening

[Raadsbrief](#) Raadsbrief Invoeren betaald parkeren nav coalitieakkoord en gevolgen lopende projecten van 6 juli 2022

[Raadsbrief](#) Invoeren betaald parkeren gehele stad van 21 november 2022

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Besispunt	
1	<p>De aanpak voor het invoeren van betaald parkeren zonder draagvlakmeting in de hele stad vrij te geven voor inspraak, met daarin:</p> <ul style="list-style-type: none">a. Een prioritering voor invoeren betaald parkeren in gebieden in drie blokken (zie bijlage);b. Een afwegingskader voor prioritering van gebieden binnen een blok met de volgende criteria:<ul style="list-style-type: none">- Oplevering (grote) bouwontwikkelingen

	<ul style="list-style-type: none"> - Parkeerdruk - Meldingen parkeeroverlast en verkeersonveilige situaties <p>c. Een voorstel voor prioritering van gebieden in blok 1 (zie bijlage)</p> <p>d. Het voorstel om de venstertijden (vooralsnog) gelijk te houden met de huidige venstertijden</p>
Argumenten	
1.1	<p><u>De prioritering in drie blokken houdt rekening met ontwikkelingen in bestaande en verwachte parkeerdruk</u></p> <p>Aan de basis van de indeling in blokken ligt de (verwachte) parkeerdruk. Het eerste blok grenst aan gebieden waar al betaald parkeren is en/of waar de parkeerdruk hoog is. Door het waterbedeffect verwachten wij dat de parkeerdruk en/of overlast steeds verschuift naar (aangrenzende) gebieden waar parkeren nog gratis is. Door daar tijdig betaald parkeren in te voeren voorkomen we eventuele parkeeroverlast.</p>
1.2	<p><u>Met het afwegingskader voor prioritering van gebieden binnen blokken is voor belanghebbenden duidelijk waarom een volgorde wordt voorgesteld.</u></p> <p>De afweging voor de volgorde van gebieden binnen een blok gebeurt met meetbare criteria en een expert judgement als dat nodig is. Daardoor wordt de prioritering transparant voor belanghebbenden.</p>
1.3	<p><u>Het proces voor de prioritering van gebieden is flexibel.</u></p> <p>Jaarlijks kijken we of de prioritering nog past bij actuele ontwikkelingen zoals parkeeroverlast en gebiedsontwikkelingen. Als dat nodig blijkt, kunnen we de volgorde van de gebieden nog aanpassen.</p>
1.4	<p><u>De aanpak invoeren betaald parkeren houdt rekening met grote bouwontwikkelingen</u></p> <p>“Grote bouwontwikkelingen” is één van de criteria in het afwegingskader voor prioritering van de gebieden. Gebieden waar grote bouwontwikkelingen plaatsvinden willen we aan de voorkant inplannen voor invoeren betaald parkeren. Het gaat er bij deze gebieden om dat betaald parkeren is ingevoerd, voordat de eerste woningen worden opgeleverd. Zo voorkomen we dat er teveel parkeerplaatsen worden aangelegd en zo weten toekomstige bewoners waar zij aan toe zijn.</p>
1.5	<p><u>De venstertijden voor woonwijken worden (vooralsnog) kort gehouden</u></p> <p>Voor woonwijken wordt in eerste instantie een korte venstertijd van 6 – 11 uur ingevoerd. Dat is gelijk aan de huidige venstertijd voor woonwijken. Overdag is na 11 uur parkeren gratis. Dit geeft bewoners de mogelijkheid om aan betaald parkeren te wennen. Mocht zich toch parkeeroverlast voordoen na 11 uur, dan kunnen de venstertijden alsnog worden uitgebreid.</p>
Kanttelingen/ Risico's	

1.1	Het traject voor het invoeren van betaald parkeren in de hele stad loopt tot 2035
	Het invoeren van betaald parkeren in de hele stad is een langlopend traject. We streven ernaar om per jaar voor ca 10.000 adressen betaald parkeren in te voeren. Met dit tempo loopt dit traject tot 2035. Dit past binnen de mogelijkheden van de ambtelijke organisatie.
1.2	<u>Er is op voorhand al veel weerstand tegen het plan om in de hele stad betaald parkeren in te voeren.</u>
	Veel mensen zijn niet blij met de plannen om in de hele stad betaald parkeren in te voeren. Echter, betaald parkeren is een van de knoppen in het mobiliteitsbeleid en draagt bij aan de zogenaamde mobiliteitstransitie van het gebruik van de auto naar lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Parkeerregulering draagt ook bij aan verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. Deze publieke belangen vinden wij belangrijk.
1.3	<u>Omdat naast de nieuwe gebieden ook betaald parkeren in een aantal gebieden moet worden ingevoerd waarover al is besloten, kan de plannen onder druk komen te staan.</u>
	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 haar 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 de te voeren voor het Werkspoorkwartier en de Schepenbuurt. Betaald parkeren wordt in deze gebieden zoveel als mogelijk nog dit jaar ingevoerd. Omdat we momenteel bezig zijn met de implementatie van een nieuw parkeervergunningensysteem is er een klein risico dat dit gaat uitlopen. Dat zou betekenen dat het invoeren van betaald parkeren in de gebieden van blok 1 ook nog in 2026 zou moeten plaatsvinden.

Financiën

De opbrengsten van de parkeerbelasting investeren we in de kwaliteit van de stad, in alternatieve vormen van vervoer en voorzieningen in de wijken via het investeringspakket 'Groeï in Balans'.

Vervolg

Na de consultatieperiode worden de reacties verzameld en beantwoord in een inspraakdocument. Het voorstel wordt met een wijzigingsnotitie en aanpassingen aan de parkeervisie en de module Invoeren betaald parkeren aan de raad voorgelegd. Bij deze stukken zit het inspraakdocument.

Participatie

De aanpak voor het heffen van parkeerbelasting in de hele stad en de prioritering van gebieden in blok 1 liggen ter consultatie voor aan belanghebbenden en betrokkenen.

Communicatie

Bewoners en ondernemers in de stad en andere belanghebbenden worden op verschillende manieren geïnformeerd over de mogelijkheden van inspraak, via social media, persberichten, nieuwsbrieven, website van de gemeente en van de verschillende wijken. Daarnaast zijn er inloopbijeenkomsten in verschillende wijken waar nog geen betaald parkeren i. s. Tijdens deze bijeenkomsten worden mensen geïnformeerde over waarom de gemeente parkeerbelasting gaat heffen in de hele stad, wat het betekent voor de inwoners, ondernemers en bezoekers in de stad, hoe mensen een inspraakreactie kunnen geven en wat er met die reacties gebeurt.

Bijlage(n)

- Kaart met indeling in drie blokken
- Prioritering van gebieden in blok 1
- Module Invoeren betaald parkeren in de hele stad