

From: "5.1.2.e"
Sent: Wed, 21 Feb 2024 09:24:49 +0100
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@utrecht.nl>
Subject: RE: Betaald parkeren in gehele gemeente Utrecht: klimaatinstrument of droge parkeerregulering?

5.1.2.e 5.1.2.e

Er staat geen vraag in

Maar als je een reactie zou willen geven:

In ons voorstel staan de redenen om betaald parkeren in te voeren.

Uiteraard geeft een advocaat in een juridisch advies aan welke doelen wel en niet kunnen worden nagestreefd in een verordening over Parkeerbelasting. De advocaat adviseert bepaalde onderdelen te benadrukken. De geformuleerde doelen zijn allen rechtstreeks gekoppeld aan parkeerregulering.

Het is wel mogelijk dat Parkeerregulering ook bijdraagt aan andere doelstellingen van de gemeente zoals duurzaamheid. In collegevoorstellen en raadsvoorstellen wordt meestal aangegeven wat mogelijke (al dan niet beoogde) effecten van een besluit zijn. Deze zijn van belang voor de integrale afweging.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e
5.1.2.e

5.1.2.e
5.1.2.e
5.1.2.e@utrecht.nl
www.utrecht.nl
Gemeente Utrecht
Financiën, Inkoop en Juridische Zaken



Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@utrecht.nl>
Verzonden: dinsdag 20 februari 2024 10:25
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@utrecht.nl>
Onderwerp: FW: Betaald parkeren in gehele gemeente Utrecht: klimaatinstrument of droge parkeerregulering?

Hoi 5.1.2.e

Kun jij hier een antwoord op dichten? Deze mail is naar de raad gestuurd en zal aan bod komen tijdens de behandeling van ibp stadsbreed.

Dank,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@utrecht.nl>

Verzonden: dinsdag 20 februari 2024 09:43

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@utrecht.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@utrecht.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@utrecht.nl>

Onderwerp: FW: Betaald parkeren in gehele gemeente Utrecht: klimaatinstrument of droge parkeerregulering?

tkn

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Raadsorganen



Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@gmail.com>

Verzonden: zondag 18 februari 2024 15:18

Aan: !Gemeenteraad <5.1.2.e@utrecht.nl>; Griffie Gemeenteraad <5.1.2.e@utrecht.nl>; !Commissie MGOR <5.1.2.e@utrecht.nl>

CC: Groenlinks Utrecht <5.1.2.e@utrecht.nl>; D66 <5.1.2.e>; VVD Utrecht <5.1.2.e@utrecht.nl>; PVDA Utrecht <5.1.2.e@utrecht.nl>; CDA <5.1.2.e@utrecht.nl>; Partij voor de Dieren <5.1.2.e@utrecht.nl>; Volt <5.1.2.e@utrecht.nl>; Student & Starter <5.1.2.e@utrecht.nl>; Christen Unie <5.1.2.e@utrecht.nl>; DENK <5.1.2.e@utrecht.nl>; BIJ1 <5.1.2.e@utrecht.nl>; EenUtrecht <5.1.2.e@utrecht.nl>; Stadsbelang Utrecht <5.1.2.e@utrecht.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@utrecht.nl>; UtrechtNu! <5.1.2.e@utrecht.nl>; Horizon <5.1.2.e@utrecht.nl>

Onderwerp: Betaald parkeren in gehele gemeente Utrecht: klimaatinstrument of droge parkeerregulering?

@griffie: vriendelijk verzoek om deze e-mail op te nemen bij vergaderstukken voor een eventueel debat in de Raad over betaald parkeren

@ Commissie MGOR: vriendelijk verzoek om deze e-mail op te nemen bij de vergaderstukken voor het commissiedebat van 21 maart aanstaande

Geachte gemeenteraadsleden / beste gemeenteraadsfracties, beste Commissie MGOR,

In het kader van het debat omtrent het wijzigen van de Parkeerverordening (lees: invoeren betaald parkeren in de gehele gemeente) breng ik jullie het volgende in herinnering:

Kern

Indien **duurzaamheidsmotieven/milieumotieven** in **primaire** (of zelfs uitsluitende) zin ten grondslag liggen aan het (willen) wijzigen van de Parkeerverordening, is er géén sprake van parkeerregulering in de zin van [Artikel 225 Gemeentewet](#), waarmee in dat geval sprake zou zijn van schending van één der algemene beginselen van behoorlijk bestuur: namelijk het verbod op détournement de pouvoir (lees: misbruik van bevoegdheid).

Daarmee zou invoeren van betaald parkeren in de gehele gemeente **onrechtmatig** zijn.

Óf sprake is van bovenstaande is dus in beginsel de hamvraag. Hieronder enkele observatie in het kader vanwege evenwichtigheid in de discussie.

Toelichting

De discussie begon voor zover ik zie met een voorstel van 22 maart dat ter inzage lag en dat ging over het voornemen van het College om betaald parkeren gefaseerd in te voeren in de gehele gemeente.

Zie <https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/20fec63d-e185-45c9-bc64-9798c819202a> en de daaronder opgenomen bijlagen; zie ook <https://www.utrecht.nl/nieuws/nieuwsbericht-gemeente-utrecht/aanpak-invoeren-betaald-parkeren/#:~:text=De%20stad%20start%20in%202024,dit%20jaar%20over%20het%20voorstel.>

Tips van AKD

Advocatenkantoor AKD deed destijds zelfs indirect mee aan het politieke spel: AKD beperkte zich in een advies aan het College niet tot beantwoording van een droge rechtsvraag óf bij de gang van zaken tot dat moment aan toe de juridische houdbaarheid geborgd was, maar in plaats daarvan gaf AKD destijds tips aan het College om de (publieke en gebezigde) onderbouwing op zodanige wijze te veranderen zodat de indruk werd gewekt dat parkeerregulering het primaire doel zou zijn. Dit in tegenstelling tot de werkelijke motieven die sinds het AKD-advies door het College niet meer expliciet of als vermeend ondergeschikt doel worden benoemd (en tevens angstvallig worden vermeden of gebagatelliseerd).

AKD-advies:

<https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Document/20fec63d-e185-45c9-bc64-9798c819202a?documentId=081e132a-3b92-4615-8dc6-6082c81f459d>

- (blz. 5, eerste alinea, nadruk toegevoegd, red.): "Aan het voornemen tot het invoeren van betaald parkeren liggen, zoals besproken, meerdere motieven ten grondslag die met elkaar samenhangen. Dit lijkt ons toegestaan, zolang parkeerregulering altijd maar aantoonbaar het hoofddoel van de parkeerbelasting blijft. **In dat verband willen wij meegeven dat ons opvalt dat het reguleren van parkeergedrag in de stukken wat prominenter naar voren gebracht zou kunnen worden als zijnde de aanleiding voor het invoeren van parkeerbelasting.** Dat zou enerzijds kunnen door te benadrukken dat parkeerregulering een breed begrip vormt en dat daar (in ieder geval) de nagestreefde motieven van het voorkomen van parkeeroverlast en het verbeteren van de kwaliteit van het openbaar gebied onder vallen. **Van de eveneens beoogde stimulering van het gebruik van duurzame(re) alternatieven voor de (eigen) auto zouden wij in overweging willen geven om dit (meer) als een te verwachten positief neveneffect van de verkeersregulering te presenteren.**"
- (blz. 5, tweede alinea, nadruk toegevoegd, red.): "Afggevraagd kan namelijk worden of het streven naar een duurzaam mobiliteitsbeleid (nog) beschouwd kan worden als een doelstelling in het kader van het reguleren van het parkeergedrag. Dit lijkt ons eerder een positief neveneffect te zijn van de met de parkeerbelasting na te streven parkeerregulering. **Uit het oogpunt van de toelaatbaarheid van het voorstel in het licht van het bepaalde in artikel 225 van de Gemeentewet, adviseren wij daarom (zie ook de vorige alinea) om in de onderbouwing bij het voorstel de parkeerregulering meer prominent als leidend motief naar voren te brengen.** Zo zouden wij ons voor kunnen stellen dat meer nadrukkelijk naar voren gebracht wordt dat vanwege het groeiende inwonersaantal en (dus) het groeiend aantal auto's in de gemeente, parkeren een toenemende druk op de openbare ruimte vormt, terwijl er (juist vanwege het groeiende inwonersaantal) ook een groeiende behoefte bestaat aan alternatieve invullingen van de openbare ruimte, zoals lopen, fietsen, spelen, groen en verblijven. Parkeerbelasting zal het aantal (geparkeerde) auto's in de stad doen afnemen, waardoor er ook minder behoefte zal bestaan aan parkeerplaatsen en de openbare ruimte dus ingezet kan worden voor alternatieve functies. Een positief neveneffect van het afnemen van het aantal auto's in de gemeente, zo zou naar voren gebracht kunnen worden, is bovendien dat het gebruik van duurzame alternatieven voor het autogebruik gestimuleerd wordt, wat bijdraagt aan de ambitie voor een duurzaam mobiliteitssysteem."

M.a.w.: het College kreeg tips om achteraf te rechtvaardigen wat krom is: u weet immers zeer wel dat het plan om betaald parkeren in de gehele gemeente in te voeren in werkelijkheid is ingegeven vanwege groene motieven.

Hierbij breng ik ter voorbeeld het Coalitieakkoord 2022-2026 (<https://www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/college-van-b-en-w/coalitieakkoord/>) in herinnering:

Daarom voelen we als coalitie de verantwoordelijkheid om er alles aan te doen om de klimaatcrisis tegen te gaan. Door gebruik te maken van alle mogelijkheden voor duurzame energieproductie binnen onze gemeentegrenzen. Door met bewoners en ondernemers ambitieus aan de slag te gaan met energiebesparing. Door als overheid een stap naar voren te zetten. En door verder te blijven investeren in lopen, fietsen, openbaar vervoer en elektrisch rijden om zo de brandstofmotor uit de stad te laten verdwijnen.

Het College gaat echter verder dan alleen auto's met een brandstofmotor te willen laten verdwijnen:

- blz. 37 Coalitieakkoord: "Zo veel mogelijk openbare ruimte is **autovrij**, groen en fijn om te verblijven en te spelen. De parkeernorm is laag en we vullen **automobiliteit zo veel mogelijk in op afstand of met deelmobiliteit**."
- blz. 37: "Onze ambitie is dat een **deelauto in 2030 normaler is dan een eigen auto**."
- blz. 43: "We maken een klimaatvisie waarin we naast energie ook uitspraken doen over mobiliteit en voedsel voor zover we daar als gemeente impact op kunnen hebben. De meest duurzame kilometer is de niet gereden kilometer; nabijheid van voorzieningen is dan ook belangrijk."
 - dit staat nota bene in het Hoofdstuk "We gaan de klimaatcrisis tegen": mobiliteit wordt vanwege deze systematiek én de letterlijke tekst hierboven dus niet alleen als onderdeel gezien van een klimaatvisie, maar (wijzigen van het mobiliteitsdenken) wordt als instrument gebruikt om de klimaatvisie te implementeren en om de doelen van die klimaatvisie te bewerkstelligen; m.a.w.: **mobiliteit als klimaatinstrument**
- blz. 39: "In het mobiliteitsbeleid zijn alle bestemmingen bereikbaar, maar verblijfskwaliteit en leefbaarheid wegen zwaarder dan doorstroming en het faciliteren van doorgaand autoverkeer."
 - autogebruik (óók van deelauto's en van eigen elektrisch auto's) wordt hiermee *de facto* zo lastig mogelijk gemaakt. Dit verbaast me niet, maar het laat goed zien dat twee factoren die niks te maken hebben met parkeerregulering de primaire factor zijn in hoe het College kijkt naar (deel)automobiliteit: autogebruik dient koste wat kost te worden teruggedrongen vanwege 'hogere' doelen

Waar de publiekssamenvatting nog de indruk wekt dat het allemaal niet zo'n vaart loopt en dat - naast openbaar vervoer, deelvervoer, lopen en fietsen - een eigen elektrische auto nog een reële, praktische en volwaardige mobiliteitsoptie voor burgers blijft, komt in het Coalitieakkoord (en elders) de aap uit de mouw: terugdringen van het bezit van een eigen auto (óók elektrisch) is het primaire doel; ook komen allerlei aspecten van het Coalitieakkoord en de klimaatvisie er op neer dat autogebruik (lees: eigen auto én deelvervoer) zo lastig mogelijk wordt gemaakt.

Dat burgers allemaal met plezier zouden willen en gaan overstappen op het openbaar vervoer en/of deelvervoer (en de auto zouden laten staan) is in mijn ogen een sterk staaltje wensdenken.

Verder zijn er nog tal van ambtelijke stukken, interview, nieuwsberichten en andere informatie die mij er op z'n minst toe brengen dat ik sterk ben gaan twijfelen of het hier primair gaat om parkeerregulering, of dat het hier primair gaat om mobiliteit als klimaatinstrument.

Ik wens jullie alle wijsheid in deze discussie.

Mvg,

een voorvechter van een integere, juridisch deugdelijke gang van zaken; tevens inwoner van uw gemeente

p.s.: ook ik maak me zorgen over het klimaat, maar invoeren van betaald parkeren in de gehele gemeente gaat wat mij betreft tien stappen te ver, zorgt voor allerlei nadelige effecten voor verschillende beroepen en inkomensgroepen én het gaat te snel.

Pas bij daadwerkelijke parkeerproblematiek in buurten en straten dient er met open vizier te worden gekeken wat mogelijke opties zouden kunnen worden om het probleem op te lossen (of te verminderen) en - indien betaald parkeren als optie naar voren komt dient er te worden beoordeeld of betaald parkeren kan helpen die problemen te verminderen (lees: causaal verband). Tevens dient er te worden gekeken of het de minst ingrijpende optie is