

### **Bewoners met laag inkomen**

In het coalitieakkoord staat dat we zoeken naar manieren om bewoners met een laag inkomen te ontzien bij de uitbreiding van betaald parkeren. In [juni 2023](#) hebben we de raad laten weten dat we hiervoor het mobiliteitsbudget op de U-pas willen inzetten. De raad heeft het college op 2 november vervolgens met een [motie](#) opgedragen om *'Een compensatieregeling voor betaald parkeren uit te werken voor minima door het gehele mobiliteitsbudget van de U-pas in te zetten voor parkeren, conform scenario 3 in de raadsbrief, als het raadsvoorstel betaald parkeren wordt aangenomen'*.

Er is budget beschikbaar om het tegoed op te hogen op de U-pas dat voor mobiliteit kan worden ingezet, en waarmee op termijn (deels) de parkeervergunning kan worden betaald. Maar gezien de aangekondigde bezuinigen is het de vraag of we dit budget inderdaad dit jaar al kunnen inzetten. Gezien de ontwikkelingen rondom het nieuwe parkeervergunningensysteem, is het echter niet mogelijk om op korte termijn een koppeling te maken tussen het U-passysteem en het vergunningensysteem. We kunnen op dit moment niet aangeven of en wanneer dit wel mogelijk is. Zolang we bezig zijn met de implementatie van het nieuwe vergunningensysteem kunnen we ook geen work-around inzetten.

Onze verwachting is dat betalen van de parkeervergunning met U-pasgoed op zijn vroegst in 2025 mogelijk is.

### **Onderwijs**

In het coalitieakkoord staat dat scholen de mogelijkheid krijgen om tegen gereduceerd tarief een beperkt aantal parkeervergunningen aan te vragen voor docenten die niet in Utrecht wonen en een lange reistijd hebben naar hun werkplek.

We zijn al een tijd in gesprek met schoolbesturen om de parkeervergunning voor onderwijs vorm te geven. Gezien de ontwikkelingen rondom het nieuwe parkeervergunningensysteem, is het echter niet mogelijk om dit jaar nog een nieuw product te implementeren. Op 7 december heeft de raad het college met een [motie](#) opgedragen om met een oplossing te komen die van scholen zo min mogelijk bureaucratie en verantwoording vraagt. In deze motie vraagt de raad bovendien om *'Ook korte termijn oplossingen te verkennen die al direct kunnen ingaan in Q1 2024 voor scholen met 'hoge nood'*.

Het enige dat we technisch en juridisch op korte termijn kunnen doen is het uitgeven van extra parkeervergunningen. We gaan er echter vanuit dat scholen hier niet echt mee geholpen zijn, omdat vooral de kosten een struikelblok zijn. Als we voor scholen een aangepast vergunningstarief in rekening willen brengen (vooruitlopend op de definitieve vergunning), moet de raad daar eerst een besluit over nemen. We verwachten dat een aangepast tarief op zijn vroegst per 1 juli in kan gaan. Omdat we op dit moment technisch geen aanpassingen kunnen doen aan onze producten, wordt het dan wel een 'houtje-touwtje'-oplossing, waarbij we het huidige tarief in rekening brengen en achteraf een deel restitueren.

### **Andere maatschappelijke functies: politie**

We spreken dinsdag 13 februari met de politie. Op basis van dat gesprek vullen we deze alinea aan.

### **Andere maatschappelijke functies: zorg**

Verschillende zorginstellingen (en ook onze eigen collega's van MO) hebben hun zorgen geuit over de impact van stadsbreed betaald parkeren op met name de ambulante zorgverlening. Tegelijkertijd hebben we n.a.v. de digitalisering van de parkeervergunning voor mantel-/thuiszorg klachten ontvangen dat deze vergunning in de huidige vorm niet werkbaar is, omdat de korting op de parkeerkosten via de bewoner/zorgontvanger loopt. Dit leidt tot veel administratieve rompslomp. We hebben daarom aangekondigd dat we naar een nieuwe vorm willen voor (in ieder geval) de parkeervergunning thuiszorg, waarbij de vergunning niet aan de bewoner wordt verstrekt maar aan de

(professionele) zorgverlener. Onderdeel van dit traject is ook om opnieuw te beoordelen voor welke doelgroepen zo'n vergunning bedoeld is. Het ligt voor de hand om naast thuiszorg ook andere ambulante zorgverleners hierin mee te nemen.

We willen de nieuwe zorgvergunning in 2024 uitwerken. Implementatie is op zijn vroegst in 2025. In de tussentijd stellen we op korte termijn de bestaande vergunning voor huisartsen en verloskundigen voor een grotere groep zorgverleners beschikbaar. Hiervoor hopen we in maart de nadere regel voor uitgifte parkeervergunningen aan te passen (is collegebesluit). Die aanpassing treedt dan ook meteen in werking.

Voor mantelzorgontvangers die moeite hebben met de nieuwe parkeerapp stellen we de bestaande parkeervergunning terminale mantelzorg beschikbaar. Hiervoor geldt dezelfde tijdslijn (besluit in maart).

In het kader van mantelzorg worden soms ook de oppasopa's en -oma's genoemd. Hiervoor is de mantelzorgvergunning echter niet bedoeld. Voor deze doelgroep hebben we ook geen andere vergunning. In de gebieden met korte venstertijden (6-11 uur) betalen deze oppasgrootouders met reguliere bewonerskorting € 7,50 tot € 10,00 op een dag (voor 3 of 4 uur parkeren, afhankelijk van hoe laat ze er zijn). Dit zal voor veel mensen een flink bedrag zijn, maar het is nog steeds een stuk minder dan wat je betaalt voor een dag professionele opvang.

### **Toegankelijkheid**

Mensen met een beperking zijn in veel gevallen voor hun mobiliteit afhankelijk van een auto. In Utrecht kunnen mensen met een GPK (en een gratis digitale vergunning) gratis parkeren op alle parkeerplekken in betaald parkeergebied. Dat gaat niet veranderen met het stadsbreed invoeren van betaald parkeren. Door invoeren van betaald parkeren neemt in drukke gebieden de parkeerdruk af, waardoor het makkelijker wordt om een beschikbare parkeerplaats te vinden. Hierdoor kan betaald parkeren er toe leiden dat de stad juist beter toegankelijk wordt voor mensen met een beperking.

### **Argumenten initiatiefvoorstel *Niet versneld invoeren van betaald parkeren in de hele stad* van Denk (cursief), met onze reactie (als opgenomen in [raadsbrief](#) februari 2023)**

#### *Argument 1.1 Invoeren betaald parkeren treft vooral bewoners met een kleine beurs*

Het invoeren van betaald parkeren en daarmee de kosten voor een parkeervergunning zal voor bewoners met een kleine beurs een relatief grote aanslag zijn op hun maandelijkse budget. Het moeten betalen voor parkeren zorgt ervoor dat veel mensen zich meer bewust worden van het autogebruik en daardoor vaker zullen kiezen voor een alternatief. Dat is gunstig voor de stad. We begrijpen dat het niet altijd voor iedereen mogelijk is om een alternatief te kiezen voor de (privé)auto. Daarom verkennen we de mogelijkheden voor een tegemoetkoming in parkeerkosten (en mogelijk voor alternatieven van de auto) voor de laagste inkomens (wij denken hierbij aan de U-pashouders).

#### *Argument 1.2 Betaald parkeren leidt tot eenzaamheid*

*Een deel van de bezoekers van bewoners is gebonden aan de auto en zal minder vaak op bezoek komen als zij voor parkeren moeten betalen.*

Het aantal reizen met de auto in de stad ligt al laag: 80% wordt al gedaan met een alternatief voor de auto. Dat geldt voor bewoners en voor bezoekers. We stimuleren de bezoekers om tenminste de autokilometers in de stad niet te maken, bijvoorbeeld door te parkeren in een P+R en met het openbaar vervoer of deelfiets verder te reizen. Voor mantelzorgers is er nu al een parkeerregeling waarmee zij 75% korting krijgen op het parkeertarief. Daarnaast willen wij de venstertijden vooralsnog niet aanpassen. In woonwijken met weinig andere functies geldt betaald parkeren alleen tussen 6 uur en 11 uur 's ochtends. Dit betekent dat er voor bezoekers en mantelzorgers voldoende mogelijkheden zijn om in de middag en avond gratis te parkeren.

*Argument 1.3 Invoeren van betaald parkeren leidt tot ongelijkheid in de stad tussen bewoners met een eigen parkeerplaats en bewoners die afhankelijk zijn van parkeren in de openbare ruimte. Hier speelt dat woningen met een eigen parkeerplaats of garage vaak in meer welvarende wijken te vinden zijn en dat in wijken met relatief veel sociale en middenwoningen bewoners niet beschikken over eigen parkeervoorzieningen. Door het invoeren van betaald parkeren worden deze bewoners financieel relatief zwaarder aangeslagen.*

Het is onze indruk dat de aanwezigheid van een eigen parkeervoorziening bij een woning afhankelijk is van de periode waarin een wijk is ontwikkeld en de toen heersende ideeën over mobiliteit. Mensen met een eigen parkeerplaats komen niet in aanmerking voor een eerste parkeervergunning. Zij kunnen onder voorwaarden alleen in aanmerking komen voor een veel duurdere tweede parkeervergunning. Overigens is, relatief gezien, een eigen parkeerplaats in het algemeen duurder dan de kosten voor parkeren op straat. Uitgaande van een prijs van 20.000 euro voor een parkeerplaats op het eigen terrein, zou het bijna 45 jaren duren voor je de kosten eruit hebt (gerekend met het B1 tarief).

*Argument 1.4 Invoeren betaald parkeren heeft nadelige gevolgen voor voorzieningen zoals winkelgebieden, sportverenigingen, gezondheidscentra, religieuze instellingen.*

Bij betaald parkeren worden veel mensen bewuster van het gebruik van de auto en zullen zij vaker een alternatief voor de auto kiezen om de reis te maken. Die afweging wordt per keer gemaakt, waarbij de auto één van de mogelijkheden blijft. Betaald parkeren kan er juist ook voor zorgen dat voorzieningen bereikbaar blijven voor bezoekers die met de auto willen komen, omdat het bijdraagt aan de bereikbaarheid.

*Argument 1.5 Invoeren betaald parkeren maakt Utrecht minder aantrekkelijk voor werknemers die in cruciale beroepen werken.*

Voor cruciale beroepen heeft de gemeente Utrecht eerder in de module 'Aanpak parkeren openbare ruimte' het volgende opgenomen: Wanneer werkgevers in het maatschappelijk domein ervaren dat parkeren een issue is bij het vinden (of houden) van personeel, gaan wij graag met ze in gesprek over een passende oplossing. We denken daarbij aan parkeren in P+R's, waarvoor we (afhankelijk van de behoefte) langdurige of tijdelijke abonnementen kunnen uitgeven, al dan niet in combinatie met het gebruik van deelfietsen. Het gaat hierbij om extra P+R-abonnementen, naast (dus niet in plaats van) het recht op parkeervergunningen voor parkeren op straat. Deze module is door de gemeenteraad vastgesteld op 16 juni 2022. In het coalitieakkoord staat het voornemen om scholen extra te ondersteunen met 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. Momenteel werken we zo'n regeling uit. Hulpverleners (huisartsen, verloskundigen) kunnen al sinds jaren met een speciale parkeervergunning in de hele stad parkeren.

*Argument 1.6 Invoeren betaald parkeren leidt tot ongelijkheid in de stad tussen bewoners met een praktische opleidingsachtergrond en bewoners met een theoretische opleiding.*

*Wat hier speelt is dat bewoners met een praktische opleidingsachtergrond vaker zijn aangewezen op de auto. Bijvoorbeeld omdat er onvoldoende alternatieven voor de auto beschikbaar zijn om op het werk te komen (bij werk in ploegen- of nachtdiensten).*

Het uitgangspunt blijft dat in de hele stad betaald parkeren komt. In de volgorde waarin we betaald parkeren invoeren in de stad, gaan we meenemen in hoeverre alternatieven voor de auto (overdag) op orde zijn. Voor mensen die naast een eigen auto een bedrijfswagen hebben is er een overgangsregeling met ruimte voor een extra vergunning. Daarnaast is er de groep die de auto voor het werk nodig heeft (bv schilders, timmerlieden, loodgieters etc). Deze groep kan hun parkeerkosten doorberekenen aan de klant.

*Argument 1.7 Invoeren van versneld betaald parkeren zonder een gedegen participatieproces doet afbreuk aan het vertrouwen in de lokale politiek.*

Omdat Invoeren van versneld betaald parkeren in de hele stad in het coalitieakkoord is opgenomen en de raad via Motie M126 Investeren in Utrecht: kiezen voor gelijke kansen, betaalbaar wonen en klimaat met het akkoord heeft ingestemd, is het niet meer de vraag of we betaald parkeren invoeren. Door dit helder te communiceren wordt duidelijk wat de beïnvloedingsruimte is, één van de uitgangspunten van de Utrechtse participatieleidraad. Tegelijkertijd kunnen mensen een inspraakreactie geven die zij zelf willen. Alle reacties worden verzameld en beantwoord in een reactienota die we bij de stukken voegen van het raadsvoorstel, zodat de raadsleden de reacties kunnen betrekken in hun afwegingen.