

Vragen van Lot (20 januari 2023)

- kan een verordening in de omgevingsvisie? Zo ja, wat zou dat dan voor effect hebben? En zo ja, neem ik aan dat de raad daar zelf toe kan besluiten?

Een verordening kan niet in een omgevingsvisie. Een omgevingsvisie is een beleidsdocument waaraan alleen de gemeente gebonden is. Een verordening bevat “algemeen verbindende voorschriften” waar iedereen zich aan moet houden. Dat is dus een heel ander instrument. Bij de vaststelling van beleid kan natuurlijk wel, ter ondersteuning van de uitvoering daarvan, een verordening of wijziging daarvan worden voorbereid, waarbij de processen parallel kunnen lopen.

- Hoe zat het ook al weer met het aanwijzen van gebieden binnen de drie tranches: dat zouden we geloof ik jaarlijks in het MPB zetten. Is het daarmee een collegebesluit of een raadsbesluit? En mocht het een collegebesluit zijn, mag dat dan volgens de verordening?

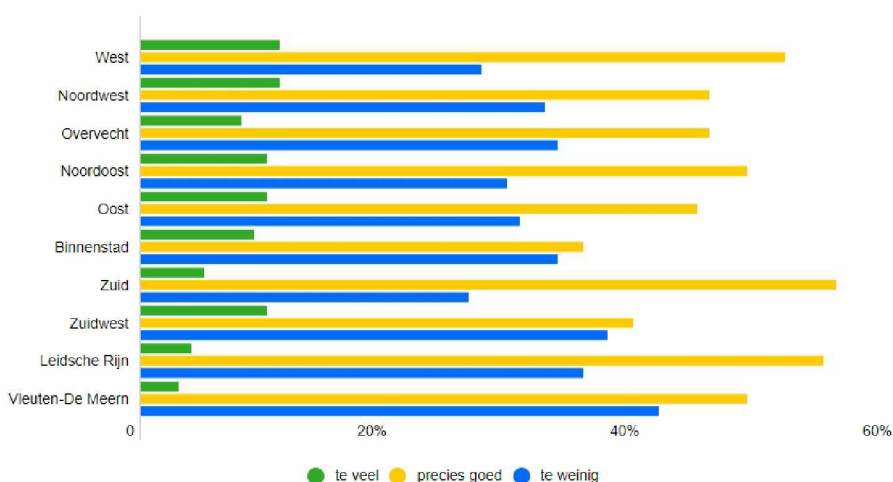
In ons voorstel staat dat het wijzigen van de volgorde van gebieden binnen een blok aan het college is. Wijziging van gebieden tussen blokken ligt bij de raad.

NB het MPB gaat wijzigen. Omdat het volgens de DUS-mensen uitvoering betreft komt er geen raadsvoorstel meer bij. We kunnen de jaarlijkse wijziging in de parkeerverordening verwerken, in de bijlage, zoals in ons voorstel. Voor wijziging van gebieden tussen blokken maken we dan aparte beslispunten in het raadsvoorstel.

- Hebben wij gegevens over de tevredenheid over betaald parkeren? Dus na invoering? We hebben geen gegevens over de mate van tevredenheid van bewoners na het invoeren van betaald parkeren. Het is wel zo dat dan het aantal meldingen mbt parkeeroverlast fors afnemen. Helft inwoners tevreden over aantal parkeerplekken voor auto's

In de Utrecht monitor staan wel gegevens over de tevredenheid van het aantal plekkenparkeerplekken in de buurt van de eigen woning. Een derde (33%) van de Utrechters vindt het juist te weinig en 8% vindt het te veel. In Vleuten-De Meern en Leidsche Rijn vindt 41% en 35% dat er te weinig parkeerplekken zijn. In deze wijken hebben ook relatief veel inwoners een tweede auto (of meer) in het huishouden. In West en Noordwest (beide 11%) en Noordoost en Oost (beide 10%) vinden relatief veel inwoners het aantal parkeerplaatsen te hoog.

Oordeel over het aantal autoparkeerplekken op straat in de buurt van de eigen woning, 2021



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht

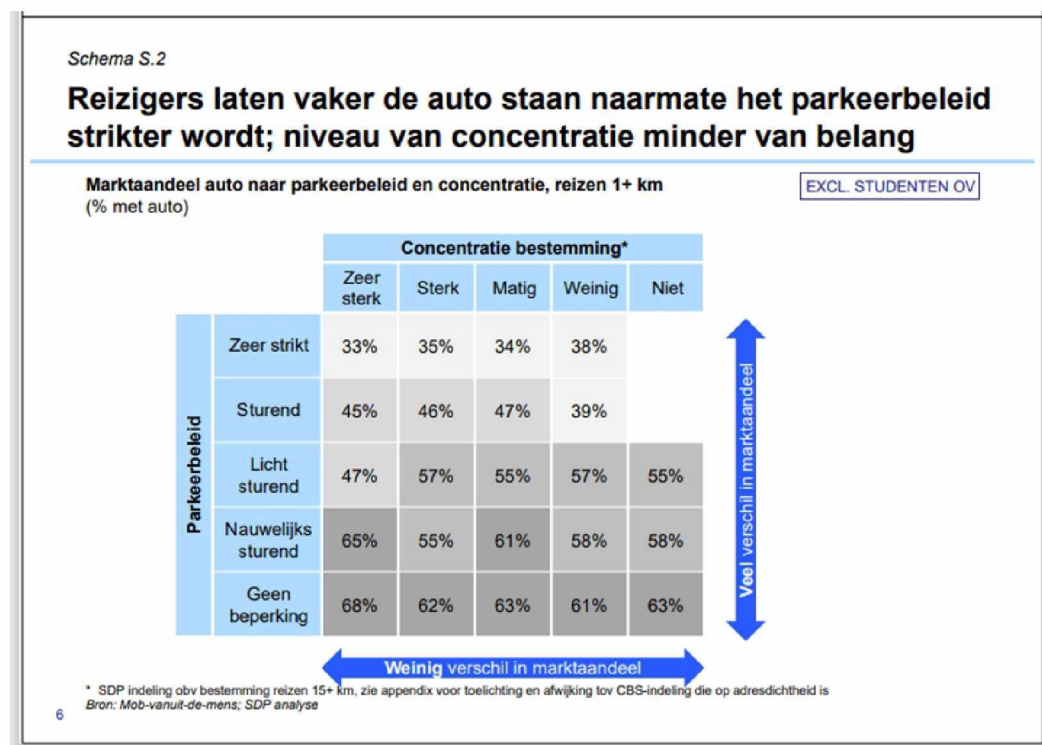
Verder zou ik het fijn vinden om richting debatten meer info te hebben over de invloed van betaald parkeren op bereikbaarheid. Hebben we cijfers over hoe groot de bijdrage is uit het mobiliteitsplan, ARU of U NED mobiliteitsvisie? Ik heb ergens gehoord dat het tienduizenden prive auto's scheelt in Utrecht; hebben we daar cijfers van?

Uit een [factsheet](#) van I&W (2022) over parkeerbeleid:

Betaald parkeren is een bewezen effectief instrument om het autogebruik terug te dringen met positieve welvaartseffecten. Een tweede belangrijk instrument dat wordt genoemd in de factsheet is het sturen op de parkeercapaciteit. Er staat ook dat in situaties waar al betaald parkeren is bij een tariefsverhoging van 10% het gebruik van de auto met 3% afneemt. Daarnaast is berekend dat een toename van de kosten van een parkeervergunning met €100 leidt tot een gemiddelde afname van autobezit met 1,7%.

Ook van I&W: [Eindrapport](#) Parkeerbeleid als stuurmiddel voor **woon-werkverkeer** (2019)

Opmerkelijk is dat ook reistijd en het reizen naar een concentratie zelf nauwelijks effect hebben. Bij sterkere concentratie slippen de wegen dicht en wordt het moeilijk een parkeerplaats te vinden – maar dat blijkt geen reden voor mensen om de auto vaker te laten staan. Dat geldt ook voor het OV: goed aanbod alleen zorgt niet merkbaar voor minder autogebruik. Parkeerbeleid middels parkeertarieven en het beperken van gratis parkeren bij bedrijven blijkt wel sterk effect te hebben: dit zorgt voor 30%punt lager automarktaandeel (schema S.2).

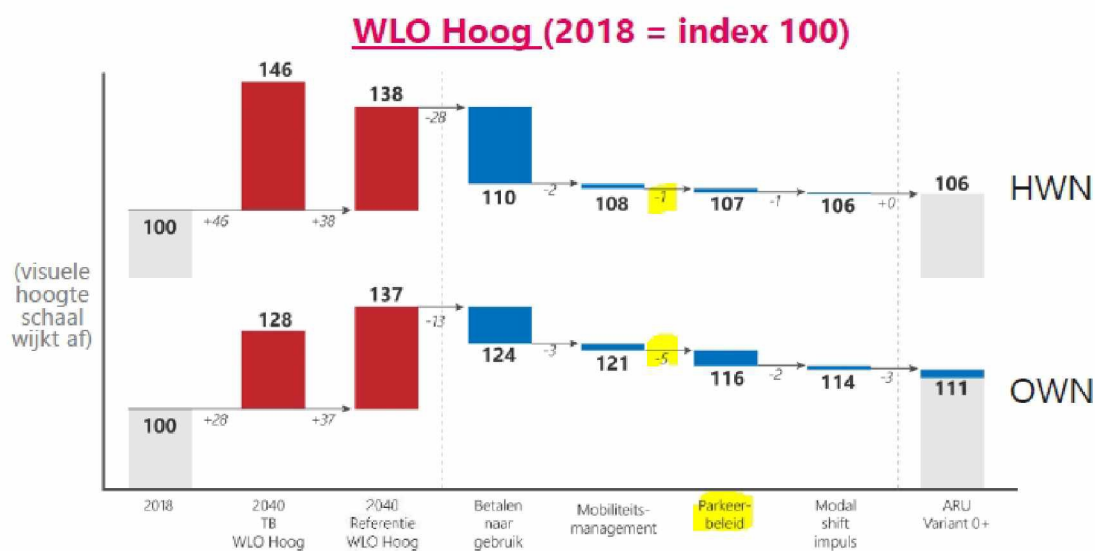


Beleidsconsequenties: P-beleid kan belasting wegen naar concentraties effectief sturen Deze verkennende studie laat het effect van parkeerbeleid zien op met name het woonwerkverkeer en daarmee de parkeerruimte en wegcapaciteit tijdens de dagelijkse spits. Dit effect is met name groot in de grootste steden met de grootste dichtheden. Het lijkt een directe relatie: dergelijke steden bereikbaar houden kan alleen met een sturend parkeerbeleid. Zonder een dergelijk beleid is het gebruik van alternatieven als de fiets of OV immers veel lager.

Onze collega's van verkeersmodellen geven aan dat in het algemeen het effect van parkeerbeleid op ca. 5% minder autoverplaatsingen wordt ingeschat. Maar het kan dus wel wat verschillen welk pakket er onder 'parkeerbeleid' wordt verstaan en of de parkeermaatregelen gecombineerd worden met andere maatregelen. Zo hebben we het binnen ARU nadrukkelijk over een samenhangend pakket aan vraagbeïnvloedingsmaatregelen waar parkeerbeleid één van de onderdelen van is.

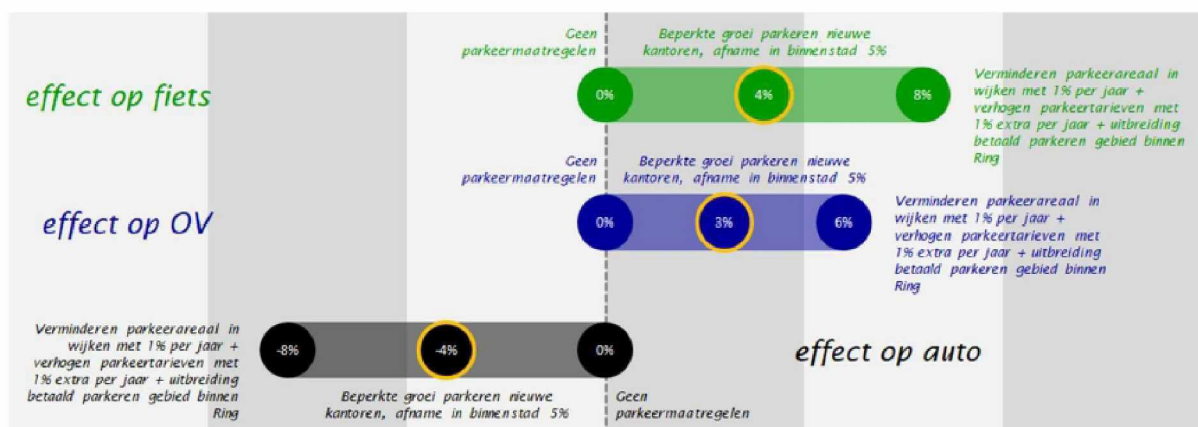
ARU

Uit de bijlage Verkeer opgesteld door Goudappel, zie onderstaande grafieken. -5% voertuigkilometers op het OWN. In de wetenschap dat in deze waterval BnG en Mobiliteitsmanagement het gras voor de voeten hebben weggemaaid voor Parkeerbeleid, kun je gerust stellen dat deze laatste maatregel (aanscherpen parkeernormen en betaald parkeren) een groot effect heeft.



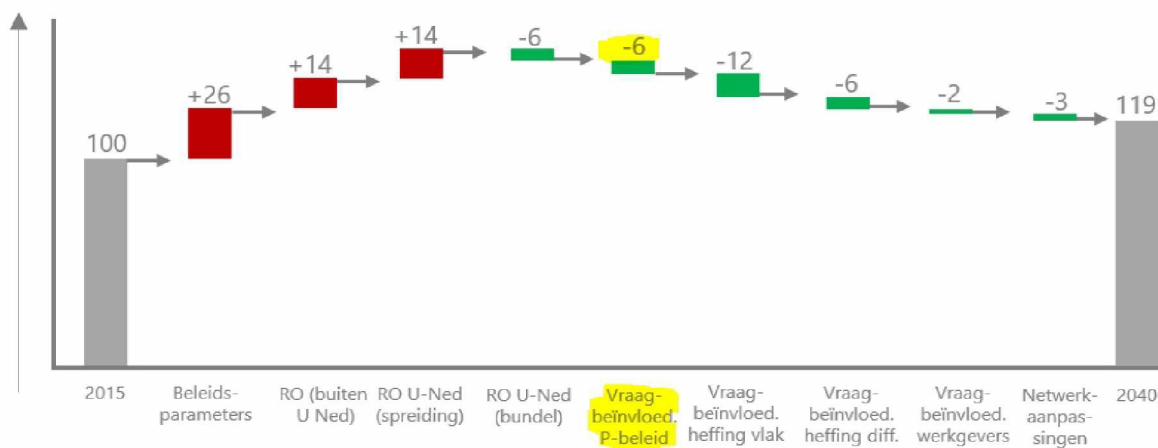
Mobiliteitsplan

Uit technische documentatie onderstaand plaatje met mogelijke impact 'stap 4'. In de onderbouwing van het mobiliteitsplan is van de -4% uitgegaan.



Mobiliteitsstrategie UNed

Uit technische rapportage onderstaande grafiek, 6% minder verplaatsingen



- Het zijn fijn zijn om tzt alles op een rijtje te hebben over lagere inkomens en autobezit. We hebben bv wel eens een reductie doorgevoerd in parkeernormen voor sociale huurwoningen nadat corporaties hadden aangetoond dat autobezit lager was. Alles dat we weten, ook van buiten Utrecht, kan behulpzaam zijn.

Uit de [raadsbrief](#) Reactie initiatiefvoorstel Niet versneld invoeren betaald parkeren van 16 februari 2023: Uit de Utrecht monitor blijkt dat een derde van de huishoudens in Utrecht geen auto heeft. Wij hebben geen cijfers over het autobezit onder huishoudens met een laag inkomen in onze gemeente. Landelijke cijfers laten zien dat het autobezit onder huishoudens met een laag inkomen 0,4% is (bron CBS 2016). We denken dat dit cijfer voor Utrecht lager ligt, omdat het autobezit in grote steden in het algemeen lager ligt dan in andere gemeenten.

Uit de [raadsbrief](#) Tegemoetkoming lage inkomens betaald parkeren van 26 juni 2023: Het aandeel autobezitters onder de inwoners met een laag inkomen schatten we op 30%. Dit baseren we op cijfers over autobezit en lage inkomens in Rotterdam. Dit percentage is ook toegepast op de U-pashouders.

CBS gegevens: uit tabel percentage Huishoudens zonder motorvoertuig en in laagste inkomensklasse, 2016 staat dat dat in Utrecht 32,7% (dit is inclusief studenten) is.