

# Wijzigingsnotitie Parkeervisie, module Parkeernormen en module Aanpak parkeren openbare ruimte

In deze notitie staan de tekstwijzigingen die wij willen doorvoeren in de parkeervisie, de module Parkeernormen en in de module Parkeren in de openbare ruimte.

## Parkeervisie

### 1.3 Proces nieuw parkeerbeleid

(Pagina 9)

#### Aanpak betaald parkeren

In de module Aanpak betaald parkeren beschrijven we op welke manier we het betaald parkeergebied in de komende jaren gaan uitbreiden, met als einddoel om in de hele stad betaald parkeren in te voeren. We nemen in de module een afwegingskader op waarmee we de volgorde voor invoeren van betaald parkeren vaststellen, en leggen vast welke stappen we doorlopen zodra we daadwerkelijk in een gebied betaald parkeren gaan invoeren. De module Aanpak betaald parkeren komt in de plaats van de procedure voor invoering van betaald parkeren. We beschrijven in deze module hoe we de nieuwe procedure voor invoering van betaald parkeren inrichten, zowel voor gebieden waar alleen met voldoende draagvlak betaald parkeren kan worden ingevoerd, als in gebieden waar we zonder draagvlakmeting betaald parkeren invoeren. Ook geven we aan op welke manieren we de buurt betrekken bij het proces.

### 2.1 Parkeergebieden

(Pagina 11)

Wijzigingen in de zone-indeling voor parkeren, als gevolg van gebiedsontwikkelingen of invoering betaald parkeren, worden verwerkt op de digitale parkeerplattegrond. In bijna alle gevallen is hiervoor een besluit van de gemeenteraad nodig. Alleen in geval van zonewijziging bij invoering van betaald parkeren gaat het om een collegebesluit (B2 wordt dan B1), dit betreft dan dus een wijziging die de kwalificatie als A, B of C gebied niet raakt.

(Pagina 13)

In zone B (stedelijke gebieden) bieden we meer mogelijkheden voor de auto dan in de centrumgebieden. Ook hier is sprake van functiemenging, en zijn alternatieven voor de (eigen) auto aanwezig. Hoewel zone B ruimer is ingericht dan A, is ook hier de ruimte schaars. De autoparkeernormen zijn hoger dan in zone A. In de gebieden waar de druk op de openbare ruimte het grootst is, moet wel voor parkeren van de auto betaald worden. Daarnaast blijven goede fietsparkeervoorzieningen van belang, al zijn de fietsparkeernormen lager dan in zone A.

In zone C (suburbaan en buitengebied) is over het algemeen voldoende ruimte voor de verschillende vervoerswijzen. De autoparkeernormen, zijn hier hoger dan in de rest van de stad, en het uitgangspunt is dat er niet betaald hoeft te worden voor autoparkeren. Uitzonderingen hierop zijn echter mogelijk, bijvoorbeeld bij locaties die veel bezoek trekken. Hoewel in zone C meer ruimte is voor de auto, zijn ook hier fietsparkeernormen van toepassing om te zorgen voor voldoende fietsparkeerplaatsen.

| Gebied | Zone | Parkeernorm | Betalen  | Tarief | Venstertijd  |
|--------|------|-------------|--|--------|--------------|
| A      | A1   | A           | Betaald  | +++    | ma-zo        |
|        | A2   | A           | Betaald  | ++     | ma-za 9-23   |
| B      | B1   | B           | Betaald  | +      | ma-za 9-21   |
|        | B1-a | B           | Betaald  | +      | ma-vrij 6-11 |
|        | B2   | B           | <a href="#">Nog niet betaald</a><br><a href="#">Gratis</a> | n.v.t. | n.v.t.       |
| C      | C1   | C1          | <a href="#">Nog niet betaald</a><br><a href="#">Gratis</a> | n.v.t. | n.v.t.       |
|        | C2   | C2          | <a href="#">Nog niet betaald</a><br><a href="#">Gratis</a> | n.v.t. | n.v.t.       |

### 3.2 Tegengaan overlast fiets- en autoparkeren

(Pagina 25)

De eerste alinea van paragraaf 3.2 voegen we toe aan paragraaf 3.1. *Minder ruimte voor autoparkeren op straat, meer ruimte voor fietsen*

De overlast van geparkeerde fietsen is minder goed tegen te gaan dan overlast die door auto's wordt veroorzaakt. Aan een fiets is niet te zien wie de eigenaar is, waardoor waarschuwen niet goed mogelijk is. Ook beboeten bij verkeerd stallen is lastig omdat we hiermee mensen (die zich er vaak niet van bewust zijn dat ze hun fiets ergens niet mogen neerzetten) ontmoedigen om met de fiets naar de stad te komen. Daar waar het (ongestructureerd) parkeren van fietsen andere functies belemmert, zijn, in samenwerking met andere partijen, wel maatregelen nodig. Dit speelt bijvoorbeeld in de binnenstad, waar we de openbare ruimte aantrekkelijk willen houden voor voetgangers. Ons uitgangspunt is dat we alleen handhaven op hinderlijk of verkeerd gestalde fietsen in gebieden waar voldoende fietsparkeercapaciteit is. Niet alleen fietsen van bewoners en bezoekers kunnen leiden tot overlast. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor bezorgfietsen van bedrijven. Deze worden (tijdens openingstijden) vaak buiten gestald, in de buurt van het bedrijf, terwijl daar niet altijd de ruimte voor is. Ook hier zijn oplossingen nodig. In de module Fietsparkeren werken we uit welke oplossingen nodig zijn met betrekking tot voorzieningen voor en handhaving op fietsparkeren.

#### Overlast van geparkeerde auto's **3.2 Uitbreiden betaald parkeren**

Betaald parkeren is van oudsher een effectief middel om op lokaal niveau parkeeroverlast tegen te gaan. Bewoners, ondernemers en bezoekers worden met betaald parkeren gestimuleerd om na te denken over alternatieven voor de (privé)auto, en vreemdparkerders die geen bestemming hebben in de wijk worden geweerd. Dit heeft niet alleen een gunstig effect op de parkeerdruk in de wijk, maar ook op de leefbaarheid en bereikbaarheid van de hele stad. Als er minder auto's parkeren, zijn er immers ook minder rijdende auto's. Met de groei van de stad in de komende jaren, is er 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. Met betaald parkeren hebben we een instrument in handen waarmee we de steeds schaarser wordende openbare ruimte rechtvaardig kunnen verdelen onder verschillende functies en doelgroepen. Op termijn voeren we in de hele stad betaald parkeren in.  
~~Wanneer bewoners overlast ervaren door een hoge autoparkeerdruk is parkeerregulering de enige oplossing.~~ Wij kiezen voor betaald parkeren als reguleringsinstrument, en niet voor alternatieven zoals



blauwe zones en vergunningparkeren. De openbare ruimte is van iedereen. Als die ruimte schaars is, vinden wij het vanzelfsprekend dat mensen ervoor moeten betalen als zij hun auto in de openbare ruimte stallen. Dat geldt niet alleen voor bezoekers, maar óók voor bewoners. Ook bewoners nemen immers schaarse ruimte in als zij hun auto (privébezit) op straat parkeren, waardoor die ruimte niet voor andere doeleinden kan worden gebruikt. Ten opzichte van andere vervoersmiddelen neemt een auto veel plek in beslag. Op één parkeerplaats kunnen, afhankelijk van het type rek, bijvoorbeeld wel 12 fietsen staan. Tegelijkertijd zien we dat een buurt er ook iets voor terug krijgt als parkeren betaald wordt. Vreemdparkerders, die geen bestemming hebben in de wijk, worden geweerd blijven weg, en bewoners worden gestimuleerd om na te denken over autobezit. Het resultaat is dat de parkeerdruk afneemt, waardoor er vaak ruimte overblijft, die bijvoorbeeld kan worden ingezet voor fietsparkeervoorzieningen, of extra groen en speeltoestellen.

In een blauwe zone kan weliswaar niet onbeperkt worden geparkeerd, maar is het parkeren wel gratis. Dit sluit niet aan bij ons uitgangspunt dat parkeerders zelf de kosten dragen voor parkeerregulering. In geval van vergunningparkeren betalen parkeerders via de parkeervergunning wel voor het parkeren. Het reserveren van parkeerplaatsen voor bewoners en andere belanghebbenden draagt echter niet bij aan efficiënt gebruik van parkeercapaciteit. Juist in gebieden waar de druk op de openbare ruimte groot is, is het belangrijk om efficiënt met die ruimte om te gaan. Met blauwe zones zullen mensen ook niet bewuster de afweging maken hoe een reis af te leggen. Daardoor dragen blauwe zones niet bij aan de bereikbaarheid.

Betaald parkeren is van oudsher een effectief middel om op lokaal niveau parkeerverlast tegen te gaan. Wanneer in een wijk overlast wordt ervaren door een hoge parkeerdruk, is het aan de bewoners en bedrijven in die wijk om te bepalen of er betaald parkeren moet worden ingevoerd. Zij kunnen hun stem kenbaar maken via een draagvlakmeting.

In sommige gevallen is een draagvlakmeting echter geen uitkomst, bijvoorbeeld in gebieden waar geen of weinig woningen zijn en een beperkt aantal bedrijven of organisaties is gevestigd. Dit geldt bijvoorbeeld voor sportverenigingen aan de rand van de stad. Hier maken we maatwerkafspraken met de belanghebbenden. Ook in andere gebieden met een uniek karakter, zoals bijvoorbeeld de woonboulevard, zijn maatwerkafspraken mogelijk, zowel wat betreft de procedure voor invoering van betaald parkeren, als de invulling daarvan (bijvoorbeeld met afwijkende venstertijden). De invoering van betaald parkeren kan naast het tegengaan van parkeerverlast ook bijdragen aan een beperking van het autoverkeer, en is daarmee een belangrijke randvoorwaarde voor de verdere verdichting van de stad. Op een aantal ontwikkellocaties is beperking van het autoverkeer noodzakelijk om (grote aantallen) woningen te kunnen bouwen. In deze gebieden kan zonder draagvlakmeting betaald parkeren worden ingevoerd. Dat geldt ook voor de gebieden die grenzen aan deze ontwikkellocaties. Voorwaarde hierbij is wel dat wordt aangetoond dat invoering van betaald parkeren noodzakelijk is om de hoeveelheid verkeer die de stad in komt te beperken.

Ook rondom mobiliteitsknooppunten is het in sommige gevallen wenselijk om (zonder draagvlakmeting) betaald parkeren in te kunnen voeren. Parkeerders kunnen anders te makkelijk uitwijken naar omliggende gebieden en daar parkeerverlast veroorzaken, terwijl de parkeerplaatsen in een mobiliteitsknoop-punt leeg blijven staan. Bij de invoering van betaald parkeren houden we rekening met bestaande bewoners en bedrijven, en faciliteren we waar mogelijk het bestaande autobezit. Dat betekent dat bestaande bewoners en bedrijven bijvoorbeeld meer parkeervergunningen kunnen aanvragen dan bewoners en ondernemers die zich nieuw in het gebied vestigen. Zo zorgen we voor een zachte(re) landing voor bewoners en bedrijven: zij kunnen, als de ruimte op straat dat toelaat, hun auto's in de buurt blijven parkeren. Als we zonder draagvlak-meting betaald parkeren invoeren, wordt de buurt bovendien daarbij betrokken en kunnen belanghebbenden meepraten over onder andere venstertijden en mobiliteitsalternatieven.



~~Het uitgangspunt bij de invoering van betaald parkeren is dat het doel de procedure bepaalt. Wanneer het doel is om parkeeroverlast tegen te gaan beslissen bewoners en bedrijven via een draagvlakmeting of er betaald parkeren wordt ingevoerd. Wanneer het gaat om een wijk- of gebiedsoverstijgend belang, en betaald parkeren als doel heeft om de hoeveelheid autoverkeer in de stad te stabiliseren, of het gebruik van een nabijgelegen transferium te bevorderen, houden we geen draagvlakmeting, maar beslist de buurt wel mee over de precieze invulling van betaald parkeren. De procedure voor invoering van betaald parkeren (met en zonder draagvlakmeting) wordt uitgewerkt werken we uit in de module Aanpak betaald parkeren.~~

Onderstaande alinea voegen we toe aan paragraaf 3.1 *Minder ruimte voor autoparkeren op straat, meer ruimte voor fietsen.*

### **Onveilige situaties**

Parkeeroverlast heeft niet alleen als gevolg dat het moeilijk is om een parkeerplaats te vinden, maar kan ook leiden tot (verkeers-)onveilige situaties. Als de parkeercapaciteit beperkt is, neemt het risico op foutparkeren toe. In een aantal vooroorlogse wijken nemen geparkeerde auto's zoveel plek in dat er onvoldoende ruimte overblijft voor voetgangers en fietsers, en straten soms niet goed bereikbaar zijn voor de hulpdiensten. Hier wordt aan twee kanten van de weg geparkeerd, terwijl de rijbaan daar te smal voor is, of staan auto's met twee wielen op de stoep, waardoor de doorgang voor voetgangers gehinderd wordt. Op sommige plekken leiden op straat geparkeerde fietsen tot zodanig onveilige situaties dat handhaving moet worden ingezet om nood- en hulpdiensten de ruimte te geven die noodzakelijk is. Ook kunnen geparkeerde fietsen ertoe leiden dat het zicht op de weg verslechtert. We onderzoeken welke maatregelen we (tijdelijk en structureel) kunnen nemen om de veiligheid voor iedereen te waarborgen. Een gevolg hiervan is dat dit vrijwel altijd ten koste zal gaan van de (toch al krappe) parkeercapaciteit. We werken dit punt uit in de module Aanpak parkeren openbare ruimte.

## **Module Parkeernormen**

### **2.2 Gebieden**

(Pagina 9)

#### *B-gebied: stedelijk gebied*

In de B-zone is meer ruimte dan in A, maar ook hier is de ruimte schaars. Net als in A-gebied willen we hier meer ruimte creëren voor lopen, fietsen, en verblijven. In B1 moet voor autoparkeren in de openbare ruimte betaald worden, in B2 niet. De parkeernorm in beide zones is wel gelijk. Zodra in een deel van B2 betaald parkeren wordt ingevoerd, verandert het gebied naar B1. Op termijn geldt in de hele B-zone betaald parkeren.

(Pagina 10)

#### *C1: suburbaan gebied en C2: buitenstedelijk gebied*

In C-gebied is in het algemeen voldoende ruimte om iedere vervoerswijze zijn eigen plek te geven. Op termijn zal ook in C-gebied betaald moeten worden voor parkeren in de openbare ruimte. Het uitgangspunt is dat er voor auto's geen betaald parkeren is in de openbare ruimte, maar dit is bij uitzondering wel mogelijk als regulering noodzakelijk blijkt.

#### *C2: buitenstedelijk gebied*

Ook hier is het uitgangspunt dat voor parkeren in de openbare ruimte niet betaald hoeft te worden, maar zijn uitzonderingen mogelijk.

Het college kan in de volgende situaties nieuwe maatwerkgebieden aanwijzen:

- locaties die in betaald parkeergebied liggen (~~A of B1~~) op minimaal 500 meter van de grens met niet-betaald parkeergebied, waarbij de verkeersruimte beperkt is;
- bij ontwikkelingen die kleiner zijn dan 3000 m<sup>2</sup> bvo, in zone A of zone B liggen of hier direct aan grenzen en aansluiten op betaald parkeergebied of op gebieden waarvan al is besloten dat er betaald parkeren wordt ingevoerd, als het op deze locaties noodzakelijk is om de hoeveelheid verkeer te beperken, en/of de ontwikkelaar kan onderbouwen waarom het toevoegen van minder parkeerplaatsen noodzakelijk en verantwoord is.

### 3.1 Afwijken van de parkeereis

(Pagina 11)

#### Extra fietsparkeerplaatsen

In ~~A-en-B1~~-betaald parkeergebied kunnen initiatiefnemers een korting toepassen op de parkeereis auto, op voorwaarde dat voor iedere niet aangelegde autoparkeerplaats extra fietsparkeerruimte wordt aangelegd. Dit is bovenop de parkeereis voor fietsen.

#### Deelmobiliteit en MaaS-concepten

In ~~A-en-B~~-betaald parkeergebied kunnen initiatiefnemers een korting toepassen op de parkeereis auto op voorwaarde dat zij voorzien in een mobiliteitsconcept dat gebruik maakt van deelmobiliteit en/of MaaS. Hierbij is het uitgangspunt dat in plaats van particuliere autoparkeerplaatsen een 'mobiliteitsruimte' (op eigen terrein) wordt gerealiseerd voor deelauto's. Deze mobiliteitsruimte kan voor een deel ook worden ingericht voor het stallen van andere deelmodaliteiten die een alternatief vormen voor korte autoritten (zoals e-bikes, e-bakfietsen en/ of e-scooters). Deelauto's die worden geplaatst zijn bij voorkeur zero emissie. Voor andere vormen van deelmobiliteit is alleen zero emissie toegestaan.

(Pagina 12)

#### Parkeren op fiets- of OV-afstand

Voor bouwontwikkelingen in ~~A-en-B1~~-betaald parkeergebied kan (een deel van het) autoparkeren worden gerealiseerd op fiets- of OV-afstand, op voorwaarde dat de ontwikkeling niet grenst aan een gebied met gratis parkeren. Gebieden waarvan al is besloten dat er betaald parkeren komt tellen we mee als betaald parkeergebied.

(Pagina 15)

#### Autoparkeren buiten loopafstand

In ~~betaald parkeergebied~~ maatwerkgebieden en zone ~~A2 en B1~~ kan autoparkeren ook buiten loopafstand (bijvoorbeeld bij een mobiliteitsknooppunt) worden geregeld.

## Module Aanpak parkeren openbare ruimte

### 5.1 Parkeergebieden

(Pagina 20)



Utrecht is opgedeeld in verschillende parkeerzones. Het uitgangspunt voor de gebiedsindeling is een verdeling in drie zones: A, B, en C:

Zone A (centrumgebied) heeft een hoge stedelijke dichtheid, veel verschillende functies op loop- of fietsafstand, en goede OV-voorzieningen. De openbare ruimte is schaars, en de mogelijkheden voor autoparkeren zijn beperkt. In de openbare ruimte geldt betaald parkeren. De primaire vervoerswijzen in de A-zone zijn lopen, fietsen, en OV. Daarnaast is er een goed aanbod van deelmobiliteit.

Zone B (stedelijke gebied) heeft meer mogelijkheden voor de auto dan de centrumgebieden, maar ook hier is de ruimte schaars. Er is sprake van functiemenging (maar in mindere mate dan de A-zone), en er zijn alternatieven voor de (eigen) auto aanwezig. In de gebieden waar de druk op de openbare ruimte het grootst is, moet voor parkeren van de auto betaald worden. In B1 moet voor parkeren betaald worden, in B2 nog niet. Op termijn voeren we in de hele B-zone betaald parkeren in.

Zone C (suburbaan en buitengebied) heeft over het algemeen voldoende ruimte voor de verschillende vervoerswijzen. Op termijn moet ook in de C-zone betaald worden voor parkeren in de openbare ruimte.

De zone-indeling is niet statisch, maar kan wijzigen door uitbreiding van betaald parkeren of andere ontwikkelingen in de stad. Omdat de indeling in parkeerzones dynamisch is, en in de loop van de tijd zal veranderen, is de plattegrond met parkeergebieden geen onderdeel van de Parkeervisie of bijbehorende modules. De actuele gebiedsindeling geven we weer op een (printbare) digitale parkeerplattegrond. Wijzigingen in de zone-indeling voor parkeren, als gevolg van gebiedsontwikkelingen of invoering betaald parkeren, verwerken we op deze digitale parkeerplattegrond. In bijna alle gevallen is hiervoor een besluit van de gemeenteraad nodig. Alleen in geval van zonewijziging bij invoering van betaald parkeren via de reguliere procedure gaat het om een collegebesluit. (B2 wordt dan B1).