

ANNOTATIE HEFFEN PARKEERBELASTING STADSBREED

Inhoud

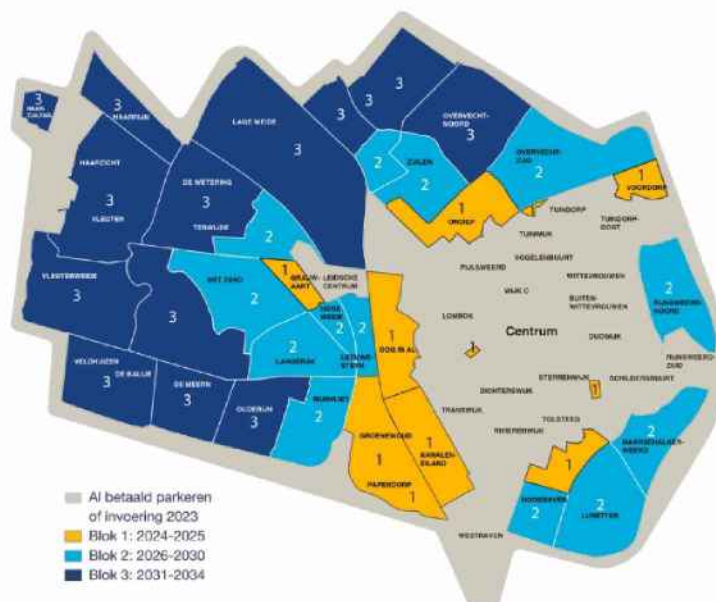
1.	Het voorstel.....	3
2.	Cijfers.....	5
a.	Over effect op autogebruik / autobezit.....	5
b.	Eigen studies stad en regio	6
c.	Autobezit.....	7
d.	Autobezit en lage inkomens.....	8
e.	Tevredenheid parkeren.....	8
3.	Gevolgen van verschuiven planning raadsvoorstel	9
4.	Inspraak.....	10
5.	Wel of niet Referendabel	11
6.	Discussie met de raad	12
a.	De beleidsnota Standaard voor de beleidscyclus 2023	12
b.	Relatie met omgevingsvisie	13
c.	Vraag in de commissie over procedure	14
7.	Venstertijden in de hele stad	15
8.	De (CAO's van de) zorg en de politie	15
a.	Betaald parkeren politie	15
b.	Betaald parkeren zorg	16
c.	Advies parkeren – zorgsector	17
d.	Kosten gehandicaptenparkeerkaart.....	17
e.	Signalen uit de zorg	17
9.	Economie.....	18
a.	Winkelcentra	18
b.	Winkelcentrum Overvecht.....	19
c.	Bedrijventerreinen.....	19
d.	Uit de beantwoording Schriftelijke vragen VVD (feb 2023):.....	19
e.	In de toekomst betalen naar gebruik als wisselgeld?	21
10.	Alternatieven en bereikbaarheidstoets	21
11.	Buurgemeenten	22
12.	Tegemoetkoming lage inkomens.....	22
13.	Onderwijsvergunning	23

14.	Stand van zaken nieuw vergunningensysteem	23
15.	Met welke instanties zijn we in overleg	24
16.	Overzicht vergunningen	25
17.	Over de annotatie van de griffie	26
18.	Over het juridisch advies aan de raad	27

1. Het voorstel

A. Geleidelijk invoeren van betaald parkeren (12 jaren)

Op basis van verwachte parkeerdruk zijn er drie blokken gemaakt:



Criteria voor prioritering binnen een blok zijn naast parkeerdruk, meldingen van parkeeroverlast en bouwontwikkelingen.

Prioritering blok 1

Gebied	Parkeerdruk	Overlast-meldingen	Onderbouwing
2024			
Laan van NG, Spinozaweg, Nieuw Engeland, Th. A. Kempisplantsoen e.o.	113	37	Parkeerdruk, waterbedeffect vanuit Schepenbuurt en eiland in betaald parkeren gebied
Hooggraven Noord (Bokkenbuurt, Oud en Nieuw Hooggraven Noord, Tolsteeg)	107	153	Parkeerdruk en aanwezig en verwacht waterbedeffect vanuit Rivierenwijk
Voordorp	103	202	Parkeerdruk en aanwezig en verwacht waterbedeffect
Ondiep en Hoogstraatbuurt	95	109	Parkeerdruk en hervatten proces gestart in 2022
Kanaleneiland Zuid	83		Besluit MWKZ, bouwontwikkelingen in gebied zelf, verwacht waterbedeffect vanuit Meubelboulevard en Transwijk
Fentener van Vlissingenkade			Enkele parkeerplaatsen, eilandje in betaald parkeren gebied.

Naast deze gebieden wordt in 2024 ook in Transwijk betaald parkeren ingevoerd.

2025			
Van Liefland, Tuindorp West	107	17	Parkeerdruk en eiland in betaald parkeren gebied
Egelantierstraat, Omgeving Julianapark (ten noorden en zuiden)	104	33	Parkeerdruk, verwacht waterbedeffect vanuit Ondiep, Cartesiusweg en Werkspoor
Oog in Al (incl. Halve Maan N en Z)	102	145	Parkeerdruk en waterbedeffect Kanaleneiland en Laan van NG, Spinozaweg, Th. A. Kempisplantsoen
Kanaleneiland Noord	98	36	Parkeerdruk, besluit MWKZ, bouwontwikkelingen in gebied zelf, verwacht waterbedeffect vanuit Transwijk
Grauwaart	92	5	Parkeerdruk en waterbedeffect vanuit Leidsche Rijn Centrum
IBB	Niet gemeten		Eilandje in betaald parkeren gebied.
Papendorp/ Groenewoud	Niet gemeten		Bouwontwikkelingen en verwacht waterbedeffect vanuit Kanaleneiland en, eiland in betaald parkeren gebied
Westraven	Niet gemeten		Eiland in betaald parkeren gebied

B. Basis-venstertijd is 6.00 – 11 uur

Voordelen:

- onwenselijke effecten (zoals het parkeren van forensen of bewoners elders uit de stad in woonbuurten) niet optreden.
- En we beperken negatieve effecten voor bijvoorbeeld mantelzorgers, oppasopa's en -oma's, of winkels en sportvoorzieningen.
- Zoveel als mogelijk uniformiteit in venstertijden, meer helderheid voor parkeerders

C. Tarieven van de B1 zone

	Per kwartaal	Per maand
1 ^e bewonersvergunning per kwartaal	€ 39,60	€ 13,20
2 ^e bewonersvergunning per kwartaal	€ 98,97	€ 32,99

Kortparkeren uurtarief is € 5,00

De tarieven worden jaarlijks geïndexeerd.

D. Besluitvorming:

Vaststellen gebieden in een blok – raadsbesluit

Verschuivingen binnen een blok – collegebesluit

Verschuivingen tussen blokken – raadsbesluit

Doelen zijn:

- Effectief instrument tegen parkeeroverlast
- Parkeerregulering draaiknop ambitie duurzaam mobiliteitssysteem
- Meer ruimte in de openbare ruimte voor andere functies

Uitgangspunt is dat we vinden dat betalen voor parkeren redelijk is. Het raadsvoorstel gaat niet over parkeerregelingen voor bepaalde doelgroepen etc.

2. Cijfers

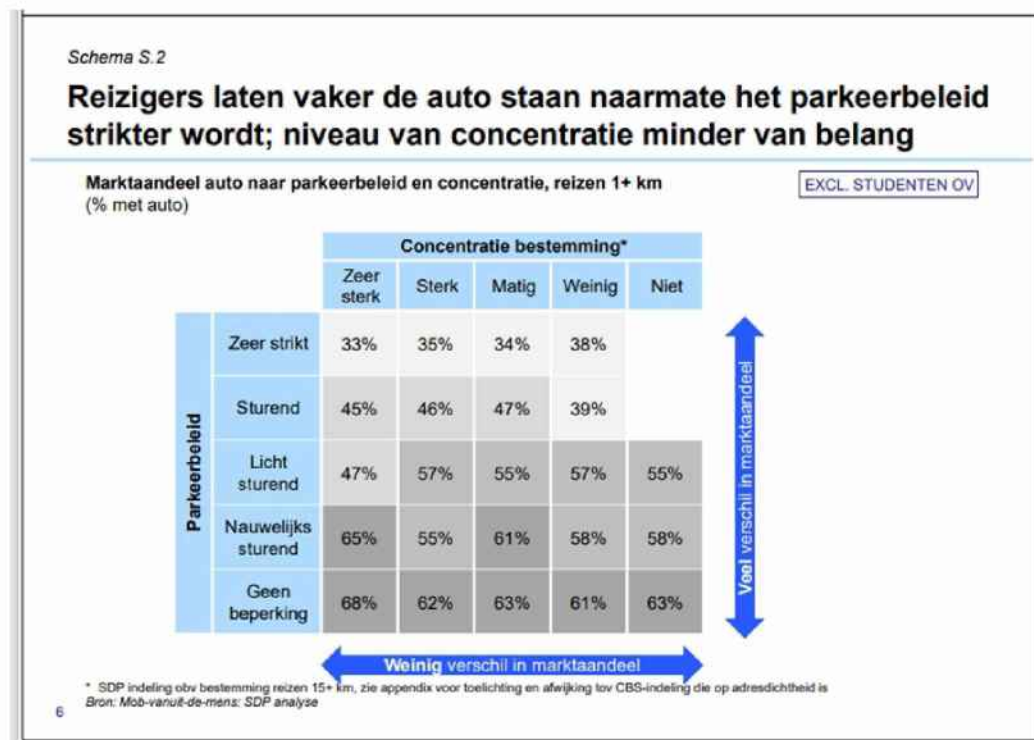
a. Over effect op autogebruik / autobezit

Studies I&W

- 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

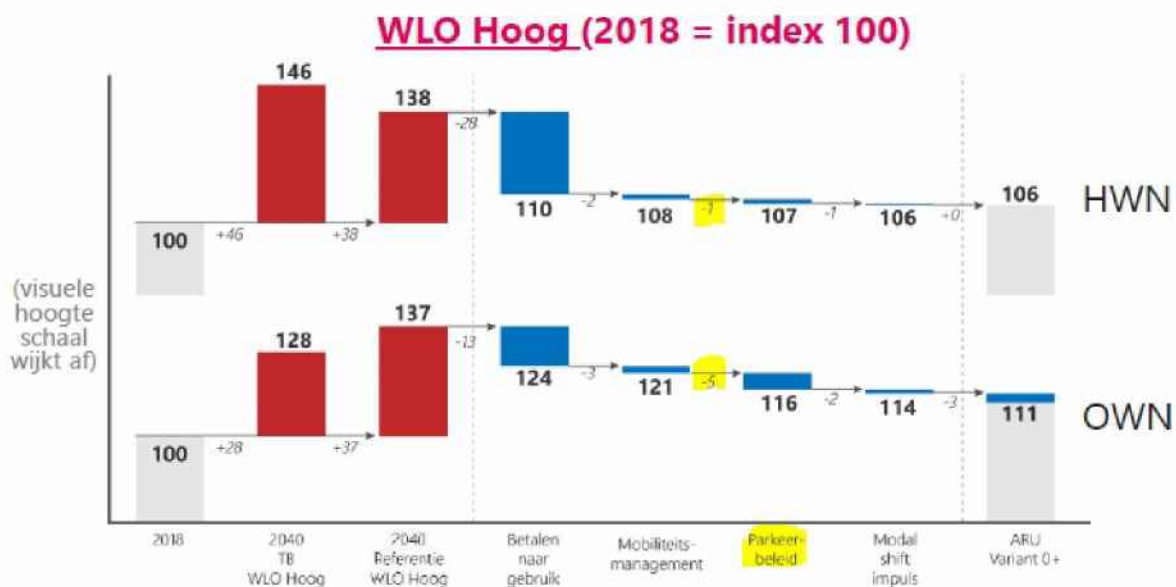
de grootste steden met de grootste dichtheden. Het lijkt een directe relatie: dergelijke steden bereikbaar houden kan alleen met een sturend parkeerbeleid. Zonder een dergelijk beleid is het gebruik van alternatieven als de fiets of OV immers veel lager.

b. Eigen studies stad en regio

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.

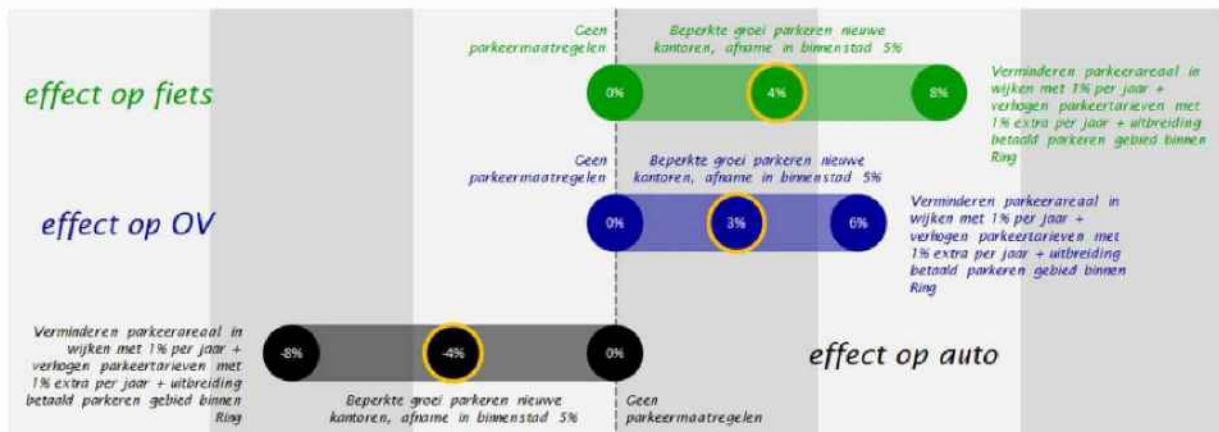
ARU

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.



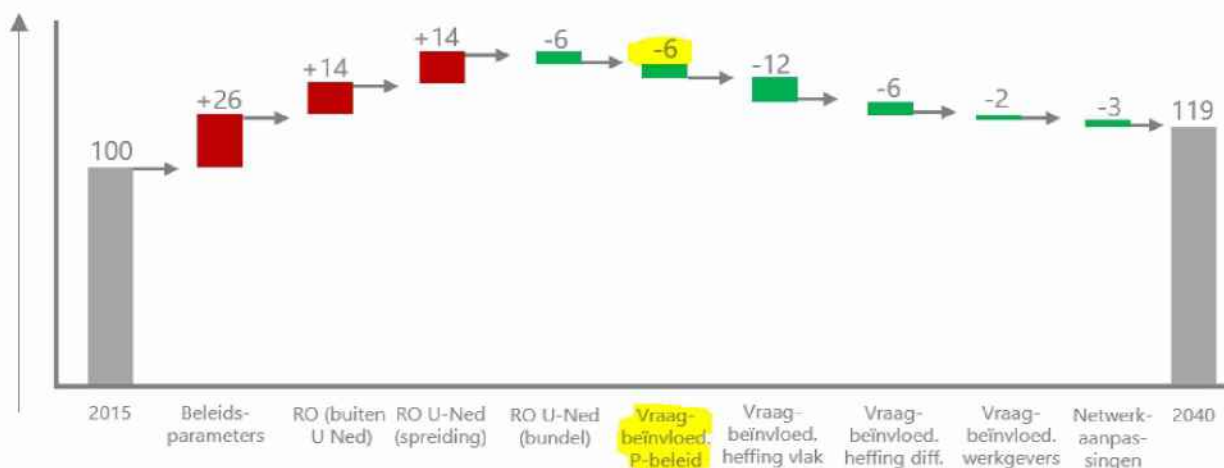
Mobiliteitsplan

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



c. Autobezit

Uit de Utrecht monitor: Met de groei van Utrecht, groeit ook het aantal particuliere personenauto's. Personenauto's op naam van rechtspersonen (bedrijven) zijn buiten beschouwing gelaten om vertekening door grote verhuur- en leasebedrijven te voorkomen. Op 1 januari 2022 zijn er 108.686 particuliere personenauto's in Utrecht. Dat zijn 300 auto's per 1.000 inwoners. In 2021 waren dit 298 auto's en in 2020 en 2019 292 auto's. Ook in Amsterdam, Den Haag en Rotterdam zien we toename van het autobezit. In Rotterdam (321) en Den Haag (313) staan relatief meer auto's geregistreerd dan in Utrecht (per 1.000 inwoners). In Amsterdam zijn dat er juist minder (241). Landelijk is dat cijfer op 543 per 1.000 inwoners (2020).

Een derde van de Utrechters (32%) heeft in 2021 binnen het huishouden geen beschikking over een auto. 53% heeft één auto en 15% twee of meer auto's. Degenen met twee of meer auto's wonen vooral aan de randen van de stad.

Artikel NOS (bron RTV Utrecht): meer auto's ondanks ontmoediging, waarom het voor Utrecht zo moeilijk is de auto de stad uit te krijgen:

Bij een groei van 360.000 naar 470.000 inwoners in 2040 zal het aantal auto's toenemen met 33.000 bij een gelijk blijvend percentage autobezitters.

d. Autobezit en lage inkomens

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.

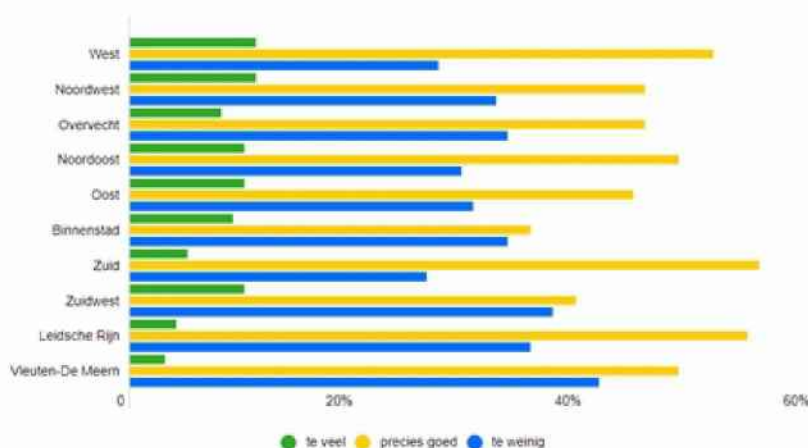
e. Tevredenheid parkeren

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 parkeerplekken 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

3. Gevolgen van verschuiven planning raadsvoorstel

- Aanpassingen planning blok 1

Het uitblijven van een besluit van de raad heeft tot gevolg dat we gedwongen zijn gebieden te verschuiven in de planning. Dit heeft te maken met de voorbereidingstijd die nodig is om in te voeren en de tijdige informatievoorziening richting bewoners die pas van start kan gaan als het besluit tot invoeren genomen is. De volgende gebieden verschuiven van mei 2024 naar november 2024:

- o Ondiep (Bomenbuurt, Fruitbuurt, Kleine Wijk, Witte Wijk en inclusief Mariëndaalstraat e.o)
- o Hoograven Noord (Oud en Nieuw Hoograven Noord en inclusief Bokkenbuurt)

Deze aanpassing betekent dat er vanwege het maximaal in te voeren adressen er ook gebieden van november 2024 naar mei of november 2025 schuiven.

De gebieden die van november 2024 naar 2025 verschuiven zijn:

- o Kanaleneiland Zuid
- o Thomas à Kempisplantsoen

Ons voornemen is om deze gebieden toe te voegen aan de planning voor 2025. Dit zorgt ervoor dat er geen verdere verschuivingen naar 2026 nodig zijn. Dit betekent dat we in mei en november 2025 meer dan 5.000 adressen per keer invoeren maar daarna de originele planning zoals in het voorstel staat kunnen aanhouden. De bijgewerkte planning voor blok 1 (2024-2025) is dan:

Jaar	Gebieden
2024	Hoograven Noord (Oud en Nieuw Hoograven Noord en inclusief Bokkenbuurt)
	Hoogstraatbuurt
	Ondiep (Bomenbuurt, Fruitbuurt, Kleine Wijk, Witte Wijk en inclusief Mariëndaalstraat e.o)
	Voordorp (laatste deel)
2025	Egelantierstraat e.o.
	Grauwaart
	Halve Maan Noord en Zuid
	IBB-laan
	Kanaleneiland-Noord
	Kanaleneiland-Zuid
	Omgeving Julianapark (Schaepmanplein e.o., zuidelijk deel Elinkwijk)
	Oog in Al (inclusief Den Hommel)
	Papendorp/Groenewoud
	Thomas à Kempisplantsoen (inclusief Spinozaweg e.o.)
	Van Lieflandlaan e.o.

Bovenstaande gaat er vanuit dat het besluit snel genoeg valt om invoering van betaald parkeren in november 2024 mogelijk te maken. De inschatting is dat het besluit uiterlijk begin juni 2024 moet vallen om invoering in november 2024 mogelijk te maken. Hierbij werken wij vóór het vallen van het besluit aan de voorbereiding en starten we met communiceren zodra dat valt. Wanneer het besluit te laat valt, betekent dit dat er in november 2024 nergens betaald parkeren ingevoerd kan worden en de planning dus een half jaar opschuift. Dat betekent dat we niet in mei 2026 maar in november 2026 aan blok 2 zullen beginnen.

- Voordorp

Als de besluitvorming verschuift dan is kan het zijn dat we de motie invoeren van betaald parkeren in Voordorp niet per 1 mei kunnen uitvoeren. We hebben daarvoor een raadsbesluit nodig "Voordorp aanwijzen voor betaald parkeren". Alleen zo kunnen we bezwaren goed afhandelen. Het eerste bezwaar is al binnen. Mocht op 15 februari niet het inhoudelijk deel worden behandeld in de raadsce dan kunnen we een apart raadsvoorstel voor Voordorp maken. Of we verschuiven de invoeringsdatum. Dit laatste heeft niet de voorkeur aangezien het invoeren op 1 mei al aangekondigd is.

- Financieel

In de tabel staat hieronder het extra verlies als 1 november 2024 uitgesteld wordt naar volgend jaar (berekening via parkeermodel 1.2 met actuele planning).

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
-400	200	-1.100	-1.100	300	-900	-700	-1.000	-1.300	-1.100	-1.200	-700	0

In 2024 is het verlies nog niet zo groot omdat in 2024 alleen de november en december niet worden ingevoerd. In 2025 en 2028 is door de vertraging nog net geen scanauto nodig, hierdoor zijn de kosten lager en daardoor de netto inkomsten hoger. De rest van het verloop is grillig, omdat niet elke wijk die doorgeschoven wordt even groot is. Dit resulteert in een totaal verlies van 9,0 miljoen.

4. Inspraak

Ongeveer 1350 reacties.

De belangrijkste uitkomsten zijn:

- Kleine groep voorstanders waarbij het tegengaan van parkeeroverlast (voordorp) het belangrijkste argument is.
- Veruit het grootste deel tegen betaald parkeren vanwege:
 - Geen parkeeroverlast
 - Geen geloof in de inhoudelijke doelen (verkapte belastingmaatregel)
 - Hoge lasten voor mensen met lage inkomens
 - Auto nodig voor bv woon-werkverkeer, boodschappen, kinderen naar school brengen.
 - Eenzaamheid door minder bezoekers
 - Geen alternatief
 - Nadelig voor zorg en onderwijs bij werven personeel en voor ambulante zorg
 - Nadelig voor winkelcentra en winkels

Kritiek op beantwoording

Kritiek op de beantwoording van de inspraakreacties betreft het volgende:

- Het resultaat van de inspraak heeft er niet voor gezorgd dat het voorstel wordt ingetrokken. Het gaat dan om het heffen van parkeerbelasting in de hele stad.
- Men vindt het antwoord op de reacties die aangeven dat zij een auto nodig hebben "kort door de bocht". Er staat feitelijk dat dit een eigen afweging is. Dit staat overigens ook letterlijk zo in de parkeervisie

- Met name vanuit de zorg klinkt het geluid dat wij geen rekening houden met de mensen die zorg nodig hebben dan wel zorg verlenen. De thuis- en mantelzorgkorting wordt vaak niet gebruikt. Daarbovenop komt nu het gedoe met de bezoekersapp.

NB ca 20 antwoordmails aan insprekers bleken “onbestelbaar”. Deze mails konden niet verzonden worden.

Waarom wel inspraak?

Omdat het raadsvoorstel een belasting betreft was inspraak niet nodig. Juridisch valt dit onder artikel 3.3 van de participatie- en inspraakverordening: Inspraak wordt verleend als de wet daartoe verplicht of als *specifieke overwegingen* hiertoe aanleiding geven. Het voorstel is wel vrijgegeven voor inspraak om betrokkenen te kunnen laten reageren op het voorstel en om suggesties etc op te halen. De inspraakreacties zijn verzameld in een reactienota die de raad kan betrekken bij hun afwegingen mbt het voorstel.

5. Wel of niet Referendabel

Juridisch

Het raadsvoorstel is niet referendabel omdat dit onder de uitzonderingsgrond van de referendumverordening valt over het invoeren, wijzigen of afschaffen van gemeentelijke tarieven of belastingen. (artikel 1:2 lid 2 onder e van de Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Aanvullend in de toelichting: Onderdeel e

In verband met het budgetrecht van de raad zijn raadsbesluiten in het kader van de gemeentelijke begroting, de voorjaarsnota en de gemeentelijke jaarrekening uitgezonderd. Daarnaast is de vaststelling van de hoogte van gemeentelijke tarieven en belastingen opgenomen als uitzonderingsgrond. Een besluit over het afschaffen van een belasting is eveneens uitgezonderd omdat dat direct financiële gevolgen heeft en van invloed is op de begroting. Een besluit over het vaststellen van beleid over de invoering, wijziging of afschaffen van tarieven en belastingen komt ook niet in aanmerking voor een referendum, voor zover het gaat over belastingen.

Letterlijke tekst verordening:

Onderwerp van een raadgevend referendum is een raadsbesluit met uitzondering van besluiten:

e. over de vaststelling van de gemeentelijke begroting en rekening, de hoogte van gemeentelijke tarieven of belastingen, **en het invoeren, wijzigen of afschaffen van gemeentelijke tarieven of belastingen;**

Besluitvorming door wijziging belastingverordening

Ons uitgangspunt is altijd geweest dat de besluitvorming draait om belasting en het besluit niet referendabel kan zijn. Zie bv site de RTV Utrecht van 15 december 2022: *Parkeergeld is een belasting en daar heeft de burger in principe geen invloed op, zegt Van Hooijdonk*. Ambtelijk hebben we te laat de link gelegd met de parkeerbelastingverordening. De inhoud van het voorstel is gelijk gebleven, de vorm is een andere geworden, ook om duidelijk te maken dat het hier om parkeerbelasting gaat.

Mbt Beleid

- ❖ Lang was het beleid dat *parkeerregulering alleen wordt ingezet om parkeeroverlast* tegen te gaan. Dit vind je ook terug in veel inspraakreacties. Dat beleid is feitelijk al aangepast, want
- In het vastgestelde raadsvoorstel voor de parkeervisie worden vier doelstellingen genoemd:
 - Bereikbaarheid van en binnen de stad
 - Kwaliteit openbare ruimte
 - Stimuleren duurzame(re) vormen van mobiliteit
 - Rechtvaardige verdeling van parkeerruimte
- Parkeerregulering is een van de knoppen om tot komen tot een duurzaam mobiliteitssysteem in het Mobiliteitsplan 2040.
- ❖ Bij de invoering van betaald parkeren werd de *draagvlakmeting* gehanteerd. Deze is geschrapt in de aanpak betaald parkeren in de hele stad.
- De draagvlakmeting is een instrument van het oude beleid waarbij parkeerregulering alleen werd ingezet tegen parkeeroverlast. Feitelijk werkte de draagvlakmeting contraproductief als het gaat om de parkeeroverlast.
- Sowieso past de draagvlakmeting niet bij de andere doelstellingen.
- De raad was en is volgens de parkeerbelastingverordening sowieso al bevoegd om betaald parkeren zonder draagvlakmeting (zie artikel 10 parkeerbelastingverordening).
- In de huidige parkeervisie is al opgenomen dat invoeren van betaald parkeren ten behoeve van de bereikbaarheid mag zonder draagvlakmeting:

"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 in de module Aanpak betaald parkeren."

Op basis van deze tekst zou je kunnen zeggen dat het niet toepassen van een draagvlakmeting een uitzondering op het beleid betreft. Als de standaard wordt dat we geen draagvlak toepassen zou dan sprake kunnen zijn van een beleidswijziging. Echter, de laatste alinea trekt dit breder en moet ook gezien worden tegen de achtergrond van de Ruimtelijke Strategie Utrecht met de beoogde groei. Een draagvlakmeting blijft bestaan als bewoners vanuit ervaren parkeeroverlast het invoeren van betaald parkeren willen vervroegen.

Daarnaast vragen we aan de raad de bevoegdheid te gebruiken die zij al hebben volgens de parkeerbelastingverordening, artikel 10 Bevoegdheid tot het aanwijzen van parkeerplaatsen: "De aanwijzing van de plaats waar, het tijdstip en de wijze waarop tegen betaling van de belasting als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel a, mag worden geparkeerd, geschiedt in alle gevallen door het college van burgemeester en wethouders bij openbaar te maken besluit. Burgemeester en wethouders kunnen alleen met voldoende draagvlak voornoemd aanwijzingsbesluit nemen. Een uitzondering hierop geldt in het geval de gemeenteraad een gebied heeft aangewezen waar zonder draagvlakmeting betaald parkeren ingevoerd kan worden."

Tot slot, de criteria die wij gebruiken bij de prioritering van gebieden sluiten aan bij huidige criteria die wij gebruiken om betaald parkeren in te voeren, nl parkeerdruk, meldingen en grote bouwontwikkelingen.

Referendum over parkeerbeleid in Amersfoort

Het college van Amersfoort heeft de gemeenteraad voorgesteld om een nieuw parkeerbeleid vast te stellen. Een groep inwoners heeft daarna het initiatief genomen om een referendum aan te vragen over het nieuwe parkeerbeleid. In Amersfoort besluit de gemeenteraad over een inleidend verzoek. De raad heeft eerder besloten om een referendum over het parkeerbeleid toe te staan. Ongeveer 75% van de stemmers is tegen het nieuwe parkeerbeleid. Ondanks veel kritiek in de raad (niet democratisch, geen vertrouwen in de politiek) zet het coalitie het beleid voort. In Utrecht is het nieuwe parkeerbeleid al vastgesteld met de nieuwe parkeervisie in 2021.

6. Discussie met de raad

De discussie met de raad gaat over de aard van de module en de bevoegdheid van de raad. Een eerste argument was dat het college niet handelt conform de regels van Sturen en Verantwoorden. Een tweede argument is dat de module als onderdeel van de omgevingsvisie moet worden vastgesteld door de raad. We gaan op beide in.

a. De beleidsnota Standaard voor de beleidscyclus 2023

In de huidige module staat de procedure voor het invoeren van betaald parkeren (met en zonder draagvlak). Deze module passen we aan aan het te nemen raadsbesluit over het stadsbreed heffen van parkeerbelasting, we beschrijven nog steeds de procedure van invoeren betaald parkeren met en zonder draagvlak, maar dan conform de nieuwe aanpak.

Volgens Sturen & Verantwoorden is het vaststellen van de module een bevoegdheid van 'het college omdat het gaat om een uitvoeringsprogramma. De huidige module is nog door de raad vastgesteld. Dat past echter niet in de huidige afspraken over visie, beleidsnota en uitvoeringsprogramma. Bij het raadsbesluit over heffen parkeerbelasting stadsbreed wordt de huidige module een zgn "dode letter" (een regel die niet meer wordt gehandhaafd).

De [beleidsnota Standaard voor de beleidscyclus 2023](#) is de basis voor de aanpak van Sturen en Verantwoorden. In deze beleidsnota wordt onderscheid gemaakt tussen 3 categorieën (bestuurlijke) stukken:

- Visie,
- Beleidsnota
- Uitvoeringsprogramma

In documenten van voor de standaard lopen de verschillende typen documenten door elkaar heen. Dat is ook het geval bij de parkeervisie. Je kunt stellen dat de parkeervisie een mix is van visie en beleidsnota, omdat de doelstellingen van parkeerbeleid zijn opgenomen met een toelichting erop. In de module Aanpak betaald parkeren wordt beschreven hoe betaald parkeren wordt uitgevoerd (dat staat ook zo in de tekst). Dat past bij de definitie van een uitvoeringsprogramma.

Een toelichting vanuit concern (5.1.2e) in dit verband luidt: De standaard voor de beleidscyclus is juist bedoeld om het inhoudelijke debat te ondersteunen. Ik begrijp ook niet goed waarom het voorstel in strijd zou zijn met de regels van sturen en verantwoorden. In de vastgestelde Beleidsnota Standaard voor de beleidscyclus staat expliciet: "De kaders zijn van toepassing op documenten waarin gemeentelijk beleid wordt vastgesteld. Andere gemeentelijke instrumenten zoals verordeningen, beleidsregels en beschikkingen zoals bedoeld in de Algemene wet bestuursrecht vallen buiten de Standaard voor de beleidscyclus." De standaard is dus niet van toepassing op een Verordening. Daarnaast ligt voor zover ik weet nergens vast, dat beleid voorafgaat aan een

verordening, maar dit is nog te toetsen bij Juridische Zaken.

b. Relatie met omgevingsvisie

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.

De vraag is daarnaast of de parkeermodule deel uitmaakt van de omgevingsvisie.

Hoewel de raad niet expliciet heeft besloten dat de module Aanpak betaald parkeren onderdeel is van de omgevingsvisie vindt Hekkelman Advocaten dat een minder pleitbaar standpunt, omdat naar hun oordeel de module Aanpak betaald parkeren (die gelijktijdig is vastgesteld met de Parkeervisie) via de Parkeervisie onderdeel is geworden van de Omgevingsvisie.

Uit het advies van Hekkelman Advocaten: Uiteindelijk is het aan de raad om te bepalen wat er destijds is beoogd. Het ligt naar mijn oordeel voor de hand dat de raad wordt gevraagd zich hierover uit te laten, bijvoorbeeld (als het de bedoeling van de raad is geweest om de module onderdeel te laten zijn van de Omgevingsvisie) door de raad alsnog een expliciet besluit te laten nemen dat de module Aanpak betaald parkeren onderdeel uitmaakt van de Omgevingsvisie. Omgekeerd geldt uiteraard hetzelfde: als de raad niet heeft beoogd om de module Aanpak betaald parkeren onderdeel uit te laten maken van de Omgevingsvisie, zou de raad dat ook kenbaar kunnen maken. Daarmee wordt voorkomen dat de vraag of de module Aanpak betaald parkeren wel of niet behoort tot de Omgevingsvisie boven de markt blijft zweven.

De vraag aan Hekkelman Advocaten of er een verplichting is waaruit volgt dat een door de raad vastgestelde module onderdeel van de omgevingsvisie moet zijn wordt ontkennend beantwoord: Het antwoord op deze vraag luidt ontkennend. De Wro noch de Omgevingswet schrijft voor dat er in een structuur- of omgevingsvisie aandacht besteed moet worden aan het onderwerp (betaald) parkeren.

Een derde vraag aan Hekkelman Advocaten luidde: Wordt beleid alleen door een expliciet besluit van de raad onderdeel van de omgevingsvisie? Het antwoord op deze vraag luidt bevestigend. De Wro noch de Omgevingswet bevat een verplichting om bepaald beleid in een structuur- of omgevingsvisie vast te leggen. Het is dus ook mogelijk dat er naast een structuur- of omgevingsvisie ruimtelijk beleid wordt vastgesteld. Als niet bepaald wordt dat ruimtelijk beleid onderdeel is van de structuur- of omgevingsvisie dan staat dat beleid ernaast.

Vraag 4 luidde: Zijn er überhaupt voorschriften voor de inhoud van de omgevingsvisie en de afbakening met uitvoering of uitvoeringsbeleid?

Nee, die zijn er niet. Onder de Wro speelde deze problematiek eigenlijk niet, omdat artikel 2.1 lid 3 van de Wro bepaalde dat, voor zover een structuurvisie ontwikkelingen omvat, de structuurvisie in moet gaan op de wijze waarop de gemeenteraad zich voorstelt die ontwikkelingen te doen verwezenlijken. Dat betekende dat onder het oude recht in de structuurvisie aandacht besteed moest worden aan de (wijze van) uitvoering.

Onder de Omgevingswet ligt dat anders als gevolg van de introductie van het zogenoemde programma'. Uit de parlementaire geschiedenis volgt dat het de bedoeling is dat de 'wat-vraag' (wat

gaan we doen) in de omgevingsvisie wordt beantwoord en de 'hoe-vraag' (hoe gaan we de gestelde doelen behalen) in het programma. De omgevingsvisie wordt vastgesteld door de raad, het programma door burgemeester en wethouders. Het is aan de raad om in de omgevingsvisie te bepalen waar de wat-vraag ophoudt en de hoe-vraag begint. Over de aspecten die de raad openlaat, kunnen burgemeester en wethouders een programma opstellen.

c. Vraag in de commissie over procedure

In de commissie MGOR van 11 januari 2024 is de vraag opgeworpen of invoeren van parkeerbelasting in de gehele gemeente via een wijziging van de verordening kan of dat daarvoor een wijziging van de Omgevingsvisie, in het bijzonder de Parkeervisie, nodig is. Een advies daarover dat de raad heeft gevraagd is pas op 12 februari beschikbaar.

We hebben aan Hekkelman Advocaten deze vraag voorgelegd: Als het besluit voor het stadsbreed heffen van parkeerbelasting loopt via een wijziging van de (bijlage van de) parkeerbelastingverordening, terwijl er geen wijziging in de parkeervisie of de module wordt aangebracht, is dan sprake van een juridisch risico, bijvoorbeeld als dit besluit of een besluit op basis van deze verordening direct of indirect voor de rechter wordt aangevochten?

Het antwoord luidt: Naar mijn oordeel is de invoering van betaald parkeren in Utrecht niet zonder meer in strijd met de Parkeervisie. Met name de laatste alinea van het citaat van pagina 27 van de Parkeervisie sluit niet uit dat er vanwege een wijk- gebiedsoverstijgend belang betaald parkeren in de hele stad worden ingevoerd. Daar staat tegenover dat in de alinea's daarvoor wel de suggestie wordt gewekt dat het bij wijks- en gebiedsoverstijgende belangen om bepaalde delen van de stad gaat. Het is daarom wel belangrijk dat in de toelichting bij de parkeerbelastingverordening voldoende wordt onderbouwd waarom het noodzakelijk is om gelet op de verdichtingsopgave in de hele stad betaald parkeren in te voeren.

Dus de twee standpunten luiden (in mijn woorden):

- Voor een aanpassing van de parkeerbelastingverordening is eerst aanpassing van het beleid nodig in de Module Aanpak betaald parkeren (en aanscherping in parkeervisie en mobiliteitsplan 2040). Dit is de koninklijke weg. Pas bij nieuw vastgesteld beleid kan de parkeerbelastingverordening worden aangepast tbv invoeren betaald parkeren stadsbreed.
- De kaders in de parkeervisie zijn zodanig dat wijzigingen van de parkeerbelastingverordening voor het stadsbreed invoeren van betaald parkeren mogelijk is. Het betreft hier de doelstellingen bereikbaarheid en kwaliteit openbare ruimte. Tegen de achtergrond van de groei (RSU 2040) is betaald parkeren in de hele stad op termijn hiervoor nodig.

Als het gaat om de vraag of een beslispunt referendabel is dan staat in de toelichting onderdeel e van de referendumverordening: Een besluit over het vaststellen van beleid over de invoering, wijziging of afschaffen van tarieven en belastingen komt ook niet in aanmerking voor een referendum, voor zover het gaat over belastingen.

7. Venstertijden in de hele stad

De venstertijden zijn:

Zone A1: maandag t/m zaterdag 07.00 - 01.00 uur en zondag 12.00 - 18.00 uur

Zone A2: maandag t/m zaterdag 09.00 - 23.00 uur

Zone BC: basis-venstertijd is 6 – 11 uur, maandag t/m vrijdag. Venstertijden verschillen per parkeerrayon.

De basis-venstertijd kan worden uitgebreid als de parkeeroverlast dreigt toe te nemen als gevolg van meerdere functies in een gebied, een bouwontwikkeling in de nabijheid en/of als het waterbedeffect vanuit een aangrenzend rayon optreedt.

De huidige venstertijden zijn bepaald op basis van de ruimtelijke eigenschappen van een rayon, in combinatie met eventueel aanwezige bijzondere functies die veel parkeerders aantrekken. Het invoeren van betaald parkeren in de hele stad is dan ook geen aanleiding om bestaande venstertijden te wijzigen. De bevoegdheid voor het wijzigen van venstertijden ligt bij het college. Deze bevoegdheid is gemandateerd naar de ambtelijke organisatie.

8. De (CAO's van de) zorg en de politie

Uitgangspunt is dat de kosten voor parkeren horen bij de reiskosten voor mensen die werken en met de auto willen reizen.

a. Betaald parkeren politie

In de CAO van 2022 – 2024 staan een aantal maatregelen om gebruik van ov te stimuleren:

- bij ov reizen langer dan 30 min is de resterende tijd werktijd, indien je ook echt in de trein kunt werken.
- er is nu een vergoeding van een combinatiereis ov en auto. Vroeger moest je kiezen voor een modaliteit.
- en de max afstand van 120 km voor vergoeding woon-werkverkeer is vervallen

De reiskostenvergoeding voor zowel woon-werkverkeer als voor dienstreizen wordt 0,23 per km. Er is geen vergoeding voor parkeren.

De politie heeft een aantal parkeervergunningen voor bedrijven afgenomen van de gemeente. Zij hebben op dit moment 5 zakelijke vergunningen.

De politie heeft 4 roostertijden. 3 ervan raken de venstertijden van 6 -11 uur (nacht, ochtend en dagrooster). Het percentage personeel met onregelmatige diensten is ons niet bekend. Van de ca 65.000 medewerkers zijn er ca 51.000 operationeel (mensen die in contact staan met de burgers).

We gaan met de politie in gesprek (op 13 feb) over het effect van betaald parkeren voor de verschillende politiebureaus. Aan de orde kwamen parkeren in relatie tot woon-werkverkeer. We hebben aangegeven dat dit een politiek onderwerp is. Daarnaast vroeg de politie aandacht voor opvallende politievoertuigen. De schatting is dat er ca 250 van zulke auto's in Utrecht rondrijden. We hebben afgesproken dat we onderzoeken voor een of andere vergunning voor deze auto's mogelijk. We denken dan bv aan uitbreiding van de stadsbrede huisartsenvergunning. Verbreding voor de zorg wordt al onderzocht. Misschien kunnen deze voertuigen hierom meeliften.

b. Betaald parkeren zorg

De reacties van Lister en van WMO Cliëntenraad richten zich vooral op het betaald parkeren voor ambulante zorg en op betaald parkeren mbt woon-werkverkeer. Voor de ambulante zorg hebben we verschillende kortingsregelingen. Daarnaast wordt conform de CAO VVT (waar de thuiszorg en wijkverpleging onder valt) parkeergeld voor werk – werk situaties vergoed door de werkgever.

In de CAO Sociaal werk/Welzijn zijn reiskosten opgenomen als een sociaal werker gebruik maakt van eigen vervoer:

De werknemer die met toestemming van de werkgever voor de uitoefening van zijn functie gebruikmaakt van eigen vervoer wordt een vergoeding toegekend voor de gemaakte reiskosten volgens onderstaande tabel:

Per kalenderjaar voor personenauto's, motoren en scooters

- t/m 5.000 km € 0,37;
- 5.001 t/m 10.000 km € 0,33;
- meer dan 10.000 km € 0,30.

Deze vergoeding ligt hoger dan bij de CAO VVT. Daar gelden deze tarieven: Als je met de eigen auto of motor reist: per werkdag € 0,19 netto/ € 0,21 (per 1 januari 2023) voor de eerste 10 kilometer en voor alle overige kilometers daarboven € 0,28 netto/ € 0,31 (per 1 januari 2023) per kilometer. Voor de CAO sociaal werk/welzijn worden parkeergelden niet apart genoemd.

We hebben geen aparte regeling voor zorgpersoneel die 1 werklocatie hebben en dagelijks met de auto naar het werk reizen itt de onderwijsregeling.

c. Advies parkeren – zorgsector

Op dit moment zijn Parkeren en MO in overleg om gezamenlijk een analyse en advies te schrijven over de impact van betaald parkeren op de zorgsector. Daarnaast wordt er op basis van eerdere signalen gewerkt aan aanpassingen van bestaande parkeerproducten (mantel/thuiszorg vergunning en de zorgverlenersvergunning). Hiermee zullen deze beter aansluiten bij de behoefte en zorgen voor een lagere administratieve last.

d. Kosten gehandicaptenparkeerkaart

De kosten voor de aanvraag van een gehandicaptenparkeerkaart bedragen in totaal 95,35 euro (prijspeil oktober 2023):

- € 59,40 bijdrage in de kosten voor het medisch advies
- € 35,95 kosten voor het in behandeling nemen van de aanvraag (leges)

In 2019 zijn er [schriftelijke vragen](#) gesteld over het onderwerp. Uit de beantwoording blijkt dat de kosten die de aanvrager betaald niet kostendekkend zijn (ongeveer 40% van het totale bedrag). Over het deel van de leges is geen compensatie/kwijtschuldig mogelijk (staat in de legesverordening, artikel 8). In 2019 waren de kosten voor het medische advies €133,63.

De kaart is 5 jaar geldig. Kaarthouders met de indicatie 'permanent' hoeven bij verlenging geen nieuw medisch advies aan te vragen en betalen dan dus alleen de leges. Uit de vergelijking uit 2019 blijkt dat Utrecht na Rotterdam van de G6 de laagste kosten heeft. Het verschil tussen gemeentes in Nederland is groot: [Groot verschil in kosten gehandicaptenparkeerkaart tussen gemeenten \(nos.nl\)](#).

Er is sprake van een aanzienlijk financieel voordeel van de kaart voor de kaarthouder: naast het parkeren op algemene gehandicaptenparkeerplaatsen mag hiermee in Utrecht (en in veel andere gemeenten) in de hele stad gratis op betaalde parkeerplaatsen geparkeerd worden. Als we de

aanvraagkosten omrekenen naar het maandelijks bedrag over 5 jaren betaalt men hier 1,50 euro voor.

e. Signalen uit de 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. Op dit moment betalen verschillende zorginstellingen zelf de parkeerkosten (zonder korting via de bewoner), maar ze geven aan dat deze kostenpost te groot wordt als we betaald parkeren verder gaan uitbreiden. 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.

9. Economie

a. Winkelcentra

Een aantal winkelcentra in de stad hebben het parkeerterrein (gedeeltelijk) op eigen grond liggen. De eigenaren van de winkelcentra hebben dan de mogelijkheid zelf het tarief of korting voor klanten te bepalen en/of hierover afspraken te maken met de gemeente. Voor Winkelcentrum Overvecht wordt op dit moment een masterplan gemaakt. Binnen dit traject wordt onderzocht op welke wijze het

parkeren georganiseerd kan worden. Hierbij wordt onderzoek gedaan naar de parkeernormen, wijze van aanleg (parkeerterrein of garage), eigenaarschap (openbaar of privaat) en afspraken rond tarifiering afhankelijk van het eigenaarschap.

Bij winkelcentra waar parkeren is georganiseerd in de openbare ruimte, komt betaald parkeren. De tijden zijn mede afhankelijk van de venstertijden die gelden in het betreffende gebied. Een venstertijd van 6 uur – 11 uur kan bijdragen aan de bereikbaarheid. De exacte venstertijd is afhankelijk van de ligging van de wijk en de aanwezige voorzieningen. Bij het invoeren van betaald parkeren in retailgebieden bespreken wij met ondernemers de wensen/noodzaak en mogelijkheden voor het realiseren van laad- en losmogelijkheden. Ook bestaat de mogelijkheid tot het instellen van een winkelurenregime, waarbij op parkeerplekken een aantal uren op een dag alleen kort parkeren is toegestaan. Dit kennen we in verschillende winkelstraten zoals de Twijnstraat, en de Voorstraat. We kijken samen met ondernemersverenigingen naar de begrenzing en grootte van parkeerrayons, waarmee we parkeren door buurtbewoners bij winkelcentra juist wel of juist niet kunnen faciliteren. Door het (gefaseerd) invoeren van betaald parkeren kunnen er (tijdelijk) concurrentievoordelen ontstaan tussen de verschillende winkelgebiedengebieden of met winkelgebieden buiten de gemeente. We denken dat door een venstertijd van 6 uur – 11 uur in te stellen, dit verschil grotendeels verdwijnt.

Uit het [landelijk onderzoek](#) (sept 2023) van Platform Binnenstadsmanagement, BRO en Movares naar de relatie tussen bestedingen en vervoersmiddelkeuze van bezoekers in centrumgebieden:

Bezoekers die te fiets of te voet het centrumgebied bezoeken, komen frequenter en geven per bezoek minder uit dan bezoekers die met de auto komen. Over een langere periode betekent dit dat fietsers en voetgangers veel meer geld besteden in centra dan vaak wordt gedacht. Kortom, ze zijn een niet te onderschatten doelgroep voor de economische vitaliteit van centra. Als wordt gekeken naar de bezoekfrequentie op maandniveau, blijken met name voetgangers en fietsers aanzienlijk meer te besteden in centra dan de automobilist en de openbaar vervoer reiziger. Op maandniveau hebben fietsers en voetgangers een hoger aandeel in de totale bestedingen dan automobilisten (ca. 25% hoger). Fietsers en voetgangers zijn in de totale bestedingen vooral belangrijk voor de centra, die vooral bezoekers aantrekken uit de directe omgeving (bewoners).

b. Winkelcentrum Overvecht

Voor Winkelcentrum Overvecht wordt op dit moment een masterplan gemaakt. Binnen dit traject wordt onderzocht op welke wijze het parkeren georganiseerd kan worden. Hierbij wordt onderzoek gedaan naar de parkeernormen, wijze van aanleg (parkeerterrein of garage), eigenaarschap (openbaar of privaat) en afspraken rond tarifiering afhankelijk van het eigenaarschap.

Uit de antwoordbrief: U geeft aan dat de grens tussen blok 2 en 3 loopt op de Einsteindreef, de straat aan de noordkant van het winkelcentrum. Het winkelcentrum valt nu in blok 2. U verzoekt ons om het winkelcentrum in blok 3 te laten vallen.

Wij zijn het met u eens om de ingang van betaald parkeren te betrekken bij de uitkomsten van de haalbaarheidsstudie voor een masterplan van Overvecht centrum, waarbij we dan rekening moeten houden met parkeren in de omgeving. We gaan hierover met u in gesprek voordat betaald parkeren in de omgeving van het winkelcentrum wordt ingevoerd.

En: We denken dat ook met het regime van de basis-venstertijd genoeg ruimte is om te komen tot een goede parkeeroplossing voor alle partijen. Mocht uit tijdens het proces blijken dat de basis-venstertijd niet voldoet, dan is natuurlijk een aanpassing ervan mogelijk.

c. Bedrijventerreinen

Voor de bedrijventerreinen ligt er een ambitie om ongeveer 25 ha nieuw bedrijventerrein toe te voegen. Deze vraag moet (ten dele) worden ingevuld door verdichting van de bestaande bedrijventerreinen, met name voor Lage Weide en Overvecht. Het invoeren van betaald parkeren op deze terreinen voorzien wij na 2030. Dit geeft ons als gemeente de tijd om samen met stakeholders te zoeken naar oplossingen die bijdragen aan de verdichtingsopgave, (collectieve, private of publieke) parkeeroplossingen en verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte in combinatie met betaald parkeren. De te hanteren venstertijden kan daarbij een van de bespreekpunten zijn.

d. Uit de beantwoording Schriftelijke vragen VVD (feb 2023):

Vraag 17

Herkent het college dat het invoeren van betaald parkeren een negatief effect kan hebben op wijkwinkelcentra? Zo ja, wat gaat het college doen om dit te voorkomen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 17

Uit onderzoeken blijkt dat meerdere factoren bepalend zijn voor het functioneren van winkelcentra. Wij hebben geen signalen van winkelcentra uit bestaand betaald parkeren gebied, die wijzen op een negatief effect van betaald parkeren. Bij het Smaragdplein hebben we juist betaald parkeren ingevoerd zodat er voor klanten plek was om te parkeren. Met een venstertijd van 6 – 11 uur is de tijd dat voor parkeren betaald moet worden beperkt. Voordat we overgaan tot invoeren betaald parkeren treden we in overleg met de winkeliers over bijvoorbeeld laad- en losplekken, over een winkelstraatregime, etc..

Vraag 18

Op welke manier brengt het college de gevolgen van het invoeren van betaald parkeren voor de economie in kaart?

Antwoord 18

Vooralsnog monitoren wij niet actief op de gevolgen van betaald parkeren voor de economie. Wel houden we in de gaten of er signalen van winkeliers/ondernemers komen over effecten van betaald parkeren.

Vraag 19

Op welke manier betreft het college lokale ondernemers en ondernemersverenigingen bij het plan om betaald parkeren in de hele stad in te voeren?

Antwoord 19

Wij geven de aanpak voor invoeren betaald parkeren in de hele stad vrij voor inspraak. Alle belanghebbenden en belangstellenden kunnen reageren. Daarnaast gaan we, bij de invoering van betaald parkeren in een gebied, in gesprek met ondernemers, ondernemersverenigingen etc., voordat in het betreffende gebied betaald parkeren wordt ingevoerd om samen te bekijken hoe we betaald parkeren het beste kunnen invoeren voor het betreffende winkelcentrum / bedrijventerrein. Dat is ook gebruikelijk. Zo hebben we gesprekken gevoerd met ondernemers uit de Rivierenwijk en het Werkspoorkwartier, omdat daar dit jaar al betaald parkeren wordt ingevoerd.

Vraag 20

Is het college bereid een onafhankelijke analyse te laten maken van de gevolgen voor (wijk)winkelcentra en de zorgen die daarover leven bij ondernemers en bewoners?

Antwoord 20

Wij zien geen toegevoegd waarde van een onafhankelijke analyse van de gevolgen van invoeren

betaald parkeren voor winkelcentra, juist ook omdat er ook andere factoren spelen. Wel houden we signalen hierover in de gaten en zullen we met winkelcentra in gesprek gaan als dat nodig mocht zijn, om een eventueel probleem en oplossing in kaart te brengen.

Vraag 21

Staat het college open voor het invoeren van blauwe zones in plaats van betaald parkeren bij (wijk)winkelcentra? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 21

Nee, met blauwe zones is parkeren gratis, wat auto's aantrekt. Bovendien is bij blauwe zones handhaving heel intensief en kostbaar.

Vraag 22

Staat het college open voor verlichtende maatregelen, zoals de eerste uren gratis parkeren in de omgeving van (wijk)winkelcentra? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 22

Nee, dit heeft een aantrekkende werking op auto's, terwijl bij betaald parkeren mensen bewust een afweging maken voor een vervoermiddel. Een venstertijd van 6 uur – 11 uur lost ons inziens al veel op.

Vraag 23

Wat is het standpunt van het college over eerste uren gratis parkeren, zoals dit nu al in parkeergarages bij diverse winkelcentra geldt (bv. Leidsche Rijn Centrum, The Wall), in relatie tot de invoering van betaald parkeren?

Antwoord 23

Wij zijn geen voorstander van een regime waarbij parkeren op straat of in een gemeentelijke garage de eerste uren gratis is. Dit heeft een aantrekkende werking op auto's. Het staat exploitanten van private terreinen en garages vrij om dat te wel aan te bieden.

e. In de toekomst betalen naar gebruik als wisselgeld?

In de module Aanpak parkeren in de openbare ruimte staat: Bedrijven die in Utrecht zijn gevestigd kunnen in aanmerking komen voor één of meerdere parkeervergunningen. Op dit moment zijn dit, net als parkeervergunningen voor bewoners, vergunningen die 24/7 geldig zijn. Dit past echter niet bij ons beleid om alternatieven voor de auto te stimuleren, en sluit ook niet aan bij de behoeften van ondernemers die weinig gebruik maken van hun parkeervergunning(en). We willen daarom voor de doelgroep ondernemers toe naar een parkeervergunning met het principe betalen naar gebruik. Nu hebben we zo'n vergunning niet.

10. Alternatieven en bereikbaarheidstoets

Bereikbaarheidstoets

We werken dit jaar (2024) aan de ontwikkeling van (een eerste versie van) een mobiliteitslabel, waarmee we per buurt inzichtelijk willen maken welke mogelijkheden er zijn voor parkeren en welke mogelijkheden voor alternatieve mobiliteit. Hiervoor verzamelen we per buurt data over de beschikbare alternatieven voor de (privé-)auto. We zien dit als een eerste stap richting de ontwikkeling van een bereikbaarheidstoets. Die toets moet er uiterlijk eind 2024 zijn. Wij denken dan aan een kwalitatieve toets.

In de module Aanpak parkeren openbare ruimte staat hierover:

Doel van dit mobiliteitslabel is dat (toekomstige) bewoners, ondernemers, en bezoekers van Utrecht in één oogopslag kunnen zien wat de parkeer- of mobiliteitssituatie is in een buurt of op een specifiek adres. Hierin nemen we bijvoorbeeld op hoe het zit met uitgifte van parkeervergunningen (maximum aantal per adres, eventuele wachtlijst), maar ook hoe hoog de parkeerdruk gemiddeld is. Daarnaast nemen we informatie op over parkeergarages in de omgeving, en P+R's met een goede verbinding. Het label richt zich niet alleen op de (privé-)auto, maar laat ook zien welke OV-verbindingen er zijn en hoeveel en wat voor soort deelauto's (en andere deelmodaliteiten) er in de directe omgeving zijn. Ook nemen we op wat de kosten zijn voor de verschillende parkeeralternatieven. Er bestaan veel verschillende deelconcepten, met elk hun eigen aanbod, voorwaarden, en tarieven. Niet ieder deelconcept is voor iedereen geschikt. Daarom is het nuttig om niet alleen het aantal deelauto's te vermelden, maar ook het type deelauto of concept.

Kansen deelmobiliteit en fiets bij invoeren betaald parkeren

We organiseren voor ieder gebied waar we betaald parkeren invoeren een brede project startup (ongeveer een jaar van te voren), waarin we integraal naar het gebied kijken: kenmerken, bijzondere functies, geplande ontwikkelingen/werkzaamheden, verwachte gevolgen van betaald parkeren. Hierbij zitten ook mobiliteitscollega's met expertise over deelmobiliteit, fiets, voetganger en OV. Zo kunnen we in een vroeg stadium kansen voor alternatieve mobiliteit signaleren en benutten.

11. Buurgemeenten

Voor de regio geldt dat in de regionale mobiliteitsstrategie betaald parkeren een belangrijk instrument is voor minder auto's op de weg. De buurgemeenten zijn wel bezorgd om effecten van betaald parkeren in hun gemeente. Ze vragen Utrecht om te helpen bij monitoring en advisering op het gebied van betaald parkeren.

Monitoring

We zullen de buurgemeenten betrekken bij de monitoring van het invoeren van betaald parkeren. Dit begint met een inventarisatie op wijkniveau van wijken waarvan verwacht wordt dat het invoeren daar tot effect in een buurgemeente leidt. Deze inventarisatie bespreken we met de buurgemeenten en passen we op basis van eventuele feedback aan. Vervolgens gaan wij ieder jaar de parkeerdruk in een groot deel van de stad meten, zowel vóór als na het invoeren van betaald parkeren. De momenten waarop deze metingen plaatsvinden delen wij met de buurgemeenten en we zullen bespreken of het wenselijk en uitvoerbaar is dat Utrecht deze metingen ook in delen van de buurgemeenten laat doen.

Naast parkeerdruk spelen meldingen van bewoners een grote rol bij de monitoring van het effect van betaald parkeren. Hierbij zullen Utrecht en buurgemeenten informatie moeten delen aangezien bewoners alleen meldingen zullen doen bij hun eigen gemeente,

Andere factoren die we zullen gebruiken zijn het gebruik van deelvervoer en autobezit.

Implementatie van betaald parkeren

Utrecht deelt graag ervaring en expertise met het opzetten en invoeren van betaald parkeren. Vanuit de U10 is dit verzoek reeds binnen en we zijn ambtelijk bezig met het verkennen van behoeftes. Ook

vragen ze om hulp bij de implementatie van betaald parkeren. Hiervoor kunnen zij ook terugvallen op een corporatie. De gemeenten Zeist, Woerden en Nieuwegein zitten hier al in.

12. Tegemoetkoming lage inkomens

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. 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-pastegoed op zijn vroegst in 2025 mogelijk is.

Ondertussen wordt het mobiliteitsbudget op de U-pas vanaf 1 juli 2024 verhoogd van 75 euro naar 105 euro.

13. Onderwijsvergunning

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.

14. Stand van zaken nieuw vergunningensysteem

Op dit moment werkt VTH aan het een nieuw vergunningensysteem. Hiervoor is een nieuw projectmanager gestart. Over dit onderwerp is komende vrijdag een apart bijpraatmoment gepland. Aangezien de ontwikkelingen op dit onderwerp snel gaan vullen we deze annotatie op dit onderwerp daarna aan.

Uit de concept raadsbrief over de parkeerapp:

Aangekondigde verbeteringen

- **Verbetering website (algemeen):** we hebben de informatie op onze website aangescherpt, zodat deze beter aansluit op het gebruik van de parkeerapp. Ook is de informatie over de parkeerapp online beter vindbaar.
- **Restitutieregeling:** als het bewoners niet lukt om via de parkeerapp de korting voor bezoek, mantelzorg of kraamzorg te activeren komen zij in aanmerking voor restitutie. Deze informatie is bekend bij het gemeentelijk klantcontactcentrum en staat op de website.
- **Vertaling handleiding:** de handleiding voor de parkeerapp is nu ook beschikbaar in het Turks en Arabisch. Binnenkort zetten we ook de instructiefilmpjes in deze talen op onze website.
- **Informatiestickers op de parkeerautomaten:** voor de feestdagen hebben we stickers op de parkeerautomaten geplakt om mensen te laten weten dat we tijdens kerst en oud en nieuw niet zouden handhaven op betaald parkeren. Deze stickers zijn vervangen door stickers met informatie over de kortingsregeling voor bezoek.
- **Geld overmaken zonder iDeal:** het is vanaf nu mogelijk om buiten de app om geld op de bezoekersvergunning te zetten, door zelf een bedrag over te maken. De gemeente kan bewoners telefonisch uitleggen hoe ze dit moeten doen. De informatie staat uiteraard ook op onze website.
- **Bezoeker betaalt:** we verwachten nog steeds dat we dit voorjaar bewoners de mogelijkheid kunnen bieden om hun bezoek zelf te laten betalen voor het parkeren via de app. De ontwikkeling van deze optie loopt vooralsnog volgens planning. Zoals eerder aangegeven is dit een aanpassing waarvoor geen kant-en-klare oplossingen of voorbeelden zijn, waardoor het risico bestaat dat we onderweg nog tegen onverwachte ontwikkelingen aanlopen die vertragend kunnen werken.
- **Doelgroepen betrekken:** tijdens het debat hebben wij een plan van aanpak toegezegd om op duurzame wijze doelgroepen te betrekken bij de verdere implementatie van het nieuwe parkeervergunningensysteem. Afgelopen december hebben wij goede gesprekken gevoerd met verschillende doelgroepen, denk daarbij aan Solgu, U op leeftijd en Mantelzorg Utrecht, en samen nagedacht over verbeteringen. We hebben met hen een werkwijze afgesproken om de overleggen regelmatig en structureel door te laten lopen en daarmee hun betrokkenheid vaste vorm te geven. Hierbij presenteren wij telkens een realistisch beeld van de mogelijkheden die het nieuwe systeem biedt en bespreken de verzoeken en ideeën die van deze partijen komen. De gesprekken blijven doorgaan tot het systeem door verschillende gebruikers naar behoren kan worden gebruikt. De eerste reacties op deze praktische en oplossingsgerichte aanpak zijn positief.
- **Inzet Stadskamer:** In de Stadskamer luistert een multidisciplinair team van medewerkers naar wat mensen in Utrecht zeggen over de gemeentelijke dienstverlening. In december heeft de Stadskamer een eerste gebruikerstest gedaan. We bespreken de uitkomsten met de leverancier van het nieuwe parkeervergunningensysteem om te bekijken welke verbeteringen we op korte termijn kunnen doorvoeren en welke mogelijkheden er zijn voor doorontwikkeling op de lange termijn. We gaan deze gebruikerstest periodiek herhalen.
- **Bredere inzet parkeervergunning mantelzorg en parkeervergunning voor huisartsen en verloskundigen:** we hebben met een aantal belangenorganisaties gesproken over inzet van

de parkeervergunning terminale mantelzorg (die we gaan hernoemen tot 'parkeervergunning intensieve mantelzorg') en de parkeervergunning voor huisartsen en verloskundigen voor een bredere doelgroep. Om dit mogelijk te maken is een aanpassing van de 'Nadere regel uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen nodig. We verwachten deze aanpassing in maart vast te stellen. Wij zullen u hierover dan per brief informeren.

- **Nasturen brief:** zodra we de genoemde verbeteringen hebben doorgevoerd, zullen wij alle bezoekersvergunninghouders die de vergunning nog niet in gebruik hebben, nogmaals per brief benaderen om ze te wijzen op de mogelijkheid om voor bezoek en mantel- en kraamzorg korting te regelen voor parkeren.
- **Onderzoek aanhaken minder digivaardige bewoners:** Tijdens het raadsdebat op 7 december hebben wij aangekondigd dat we een onderzoek gaan doen naar hoe we bij de uitvoering van gemeentelijke digitaliseringstrajecten beter rekening kunnen houden met de publieksdienstverlening en specifieke effecten voor inwoners die hier moeite mee hebben. Op dit moment werken we aan een onderzoeksopzet.

15. Met welke instanties zijn we in overleg

- Fivoor (zorg)
- Reinaerde (zorg)
- Politie
- Gezondheidscentrum Ondiep
- Boex
- Woonin
- Kentalis (zorg)
- SportUtrecht

16. Overzicht vergunningen

Bewonersvergunning: 24/7-vergunning op vast kenteken voor één parkeerrayon, maximaal één (in A1 en paar gebieden A2) of twee (rest van de stad) per adres. Tweede vergunning is flink duurder dan eerste.

Parkeervergunning particulier autodelen: 24/7-vergunning op vast kenteken voor twee of meer bewoners die samen een auto delen en in verschillende rayons wonen. Iedere autodeler betaalt de helft van het tarief van een reguliere bewonersvergunning.

Parkeervergunning huur-/leenauto: parkeervergunning tegen vast tarief, waaraan 12 keer per jaar voor maximaal 5 dagen een kenteken kan worden gekoppeld (dit kunnen wisselende kentekens zijn). Na implementatie in het nieuwe vergunningensysteem stappen we voor deze vergunning over op een urenregime. Het tarief is de helft van het tarief voor een reguliere bewonersvergunning.

Bezoekersvergunning: app waarmee bewoners voor maximaal 70 uur per kwartaal met 50% korting parkeergeld kunnen betalen voor bezoek.

Parkeervergunning mantelzorg/thuiszorg: app waarmee bewoners voor maximaal 100 uur per kwartaal met 75% korting parkeergeld betalen voor mantelzorger of thuiszorg. We werken aan een tijdelijke oplossing voor bewoners voor wie de app niet werkbaar is: we breiden de parkeervergunning terminale mantelzorg en de parkeervergunning huisartsen en verloskundigen uit voor een bredere doelgroep, en werken intussen aan een definitieve oplossing voor de zorg.

Parkeervergunning kraamzorg: hiermee kunnen bewoners eenmalig binnen drie maanden 100 uur met 75% korting parkeergeld betalen voor kraamhulp en -bezoek.

Parkeervergunning terminale mantelzorg: 24/7-vergunning op wisselend kenteken voor één rayon, wordt voor drie maanden uitgegeven (en daarna eventueel verlengd). We gaan de vergunning hernoemen tot 'parkeervergunning intensieve mantelzorg', omdat we hem breder willen inzetten.

Parkeervergunning GPK (bewoner of bezoeker): gratis vergunning, gekoppeld aan gehandicaptenparkeerkaart, die in de hele stad geldig is. GPK-houders met bestuurderskaart hebben een vergunning op vast kenteken, houders van een passagierskaart een vergunning met wisselend kenteken. We willen de Utrechtse vergunning voor GPK-houders op termijn gaan vervangen door de landelijke oplossing waar het SHPV op dit moment aan werkt. Dat betekent dat GPK-houders niet meer in iedere gemeente een aparte vergunning hoeven aan te vragen, maar met het landelijke recht in alle deelnemende gemeenten terecht kunnen.

Parkeervergunning bedrijf: 24/7-vergunning op wisselend kenteken, geldig in het eigen rayon plus een aantal andere (meestal aangrenzende) rayons.

Parkeervergunning werkzaamheden: alleen voor parkeren op vergunninghoudersplaatsen in de binnenstad, tegen hetzelfde tarief als een dagkaart bij de automaat.

Deelautovergunning (met of zonder vaste plek): voor commerciële deelautoaanbieders, geldig in één rayon.

Deelautovergunning stadsbreed: bieden we nog niet aan (maar staat wel al in de nadere regel). Voor de proef met freefloating deelauto's die nog moet starten (loopt vertraging op vanwege het nieuwe vergunningensysteem).

Parkeervergunning artsen en verloskundigen: vergunning op kenteken voor artsen en verloskundigen die geldig is in de hele stad. We willen deze vergunning tijdelijk voor een bredere doelgroep inzetten, terwijl we werken aan een definitief product voor de zorg.

Parkeervergunning markten: vergunning voor marktstandplaatshouder, geldig op specifieke marktdag. Verdeling en aanvraag loopt via de marktmeester.

Parkeervergunning culturele evenementen: vergunning op wisselend kenteken, geldig in de gele stad, tegen helft van het tarief voor een reguliere stadsbrede vergunning (waar geen eisen aan zijn verbonden).

Parkeervergunning stadsbreed: vergunning die iedereen kan aanvragen, geldig in de hele stad.

Garageabonnement belanghebbenden: abonnement voor gemeentelijke garages voor bewoners en bedrijven, in plaats van een parkeervergunning op straat.

Garageabonnement algemeen: abonnement voor gemeentelijke garages, zonder voorwaarden.

17. Over de annotatie van de griffie

Het overzicht met documenten is niet uitputtend. Zo ontbreekt bv de raadsbrief met het advies van het college over het initiatiefvoorstel Niet versneld invoeren betaald parkeren van DENK.

Mbt de alinea: Het college heeft uiteindelijk een ander traject gekozen dan oorspronkelijk geschetst (eind pag 1 begin pag 2). De conclusie in deze alinea luidt: Onduidelijk blijft welke afwegingen het College heeft gemaakt om het raadsvoorstel anders vorm te geven dan in alle eerdere raadsbrieven geschetst aan de raad.

We hadden eerst een traject voor ogen met aanpassingen in parkeervisie en vervanging module aanpak betaald parkeren. Echter, ons uitgangspunt was en is dat het hier gaat om een belasting, belastingen zijn niet referendabel. Om hier duidelijk over te zijn, hebben we gekozen voor aanpassing van de parkeerbelastingverordening. Dat is mogelijk op basis van het huidige beleid zoals geformuleerd in de parkeervisie waar invoeren betaald parkeren zonder draagvlakmeting mag als het gaat om de bereikbaarheid van de stad. De opgave van de RSU zijn zulke maatregelen nodig om het autogebruik / bezit in te perken. We willen daarnaast een situatie als in Amersfoort voorkomen.

Mbt de tekst onder het kopje Participatie

- De draagvlakmeting werd gebruikt om betaald parkeren in te zetten als middel tegen parkeeroverlast. Feitelijk werkt dit heel beperkend, omdat draagvlak alleen voldoende is in die straten waar sprake is van parkeeroverlast. Zo schuift de steeds een beetje op. In het nieuwe voorstel wordt parkeeroverlast beter aangepakt omdat we kijken naar grotere gebieden met logische grenzen.
- De petitie laat zien wat een referendum zou opleveren over het heffen van parkeerbelasting stadsbreed. Het college is zich ervan bewust dat dit geen leuke maatregel is. Tegelijkertijd heeft ze de verantwoordelijkheid voor het zorgen voor een evenwichtige groei van de stad cf de RSU. Het op geleidelijk invoeren van betaald parkeren in de hele stad is hierbij een belangrijk instrument.
- Referendum. Utrecht heeft een raadgevend referendum. De petitie geeft al een goede doorkijk van hoe het op termijn moeten betalen voor parkeren valt bij de Utrechtse bevolking. Het college is zich daarvan bewust. In het coalitieakkoord is betaald parkeren in de hele stad opgenomen. Aansturen op een referendum past daar niet in. We willen aan de voorkant duidelijk zijn waar wel als college voor staan.

Mbt regionale samenwerking

In de regionale mobiliteitsstrategie wordt parkeerregulering gezien als belangrijk instrument om de doelen voor duurzame mobiliteit te halen. In het alternatief voor de Ring is in de berekening ook rekening gehouden met parkeerregulering. Vanuit Uned wordt een regionale parkeerstrategie als belangrijk gezien. Er is dan ook een trekker van de regionale parkeerstrategie aangesteld. Gemeente Utrecht wil daarnaast samen met buurgemeenten effecten van betaald parkeren in de stad monitoren, adviseren over parkeermaatregelen. En bovendien maken we ons hard voor hubs (in de stad, aan de ring en in de regio).

Bestuurlijke positionering Raad

De voorbeelden bij de aandachtstreepjes zijn alle voorbeelden voor maatwerk om de parkeerdruk tegen te gaan of om bewoners of ondernemers tegemoet te komen. Deze zaken spelen zich vanzelfsprekend af binnen de kaders van de raadsbesluiten.

Over het coalitieprogramma en de motie: De motie draagt het college op om het coalitieakkoord uit te voeren. Met het raadsvoorstel wijziging van de parkeerbelastingverordening voor heffen parkeerbelasting stadsbreed geven we uitvoering aan het coalitieakkoord. Het besluit om die wijziging door te voeren om stadsbreed betaald parkeren in te voeren ligt bij de raad.

18. Over het juridisch advies aan de raad

Annotatie advies HBR advocaten over Parkeerbelastingverordening en Parkeervisie.

Van: 5.1.2.e 5.1.2.e

Aan: Projectteam invoeren betaald parkeren

Datum: 13 februari 2024

Kern

In het advies van de advocaat van HBR Advocaten aan de griffier wordt aangegeven dat de door het college gekozen lijn goed verdedigbaar is. Het beleid biedt al voldoende handvaten voor het invoeren van betaald parkeren zonder draagvlakmeting, vooral als de doelstellingen anders zijn dan puur parkeerdruk.

Antwoorden uit het advies

- een gemeente is op grond van de Algemene wet bestuursrecht gehouden conform het eigen beleid te handelen.
- het beleid om al dan niet een draagvlakmeting uit te voeren kent diverse nuances. Omdat de Parkeervisie ook letterlijk bepaalt dat in geval van gebiedsoverstijgend belang geen draagvlakmeting hoeft te worden uitgevoerd is in dit geval verdedigbaar door het college gesteld dat geen draagvlakmeting hoeft te worden uitgevoerd.
- met het bieden van de inspraakmogelijkheid om te reageren op het voornemen om betaald parkeren stadsbreed in te voeren is voldaan aan het Utrechtse participatiebeleid.
- de te wijzigen Module betaald parkeren bij de Parkeervisie kan door het college worden vastgesteld, de bevoegdheid voor het wijzigen van later vastgestelde modules behoort bij de raad. Het eenduidig omgaan met te wijzigen modules en daarvoor een lijn te bepalen lijkt mij wenselijk.

Nadere onderbouwing kern

De nadere onderbouwing van het belangrijkste advies is terug te vinden bij de beantwoording van deelvraag 2:

Antwoord deelvraag 2 Is het noodzakelijk om de Parkeervisie en/of de daarbij behorende modules aan te passen, om over te kunnen gaan tot invoering van betaald parkeren in de hele gemeente?

De Parkeervisie bepaalt expliciet dat in geval van een wijk- of gebiedsoverstijgend belang geen draagvlakmeting wordt gehouden. Zo bezien past de invoering van betaald parkeren in de hele gemeente binnen het criterium van het gebiedsoverstijgend belang. In dat geval is geen draagvlakmeting nodig. De Parkeervisie en de modules hoeven dan ook niet te worden aangepast.

Ik acht de conclusie van het college goed verdedigbaar. Dat dit standpunt toch voor discussie vatbaar is kan ik mij wel voorstellen. Weliswaar valt het voornemen tot invoeren van betaald parkeren onder het gebiedsoverstijgend belang, om dit vervolgens zo aan het gehele grondgebied van de stad te koppelen is een flinke stap. Of het wenselijk is om zonder draagvlakmeting voor de hele gemeente betaald parkeren in te voeren is echter een andere vraag.....

Nog meer in detail onderbouwd:

In de raadsbrief van 21 december 2023 geeft het college aan dat de raad gebieden kan aanwijzen waar geen draagvlakmeting wordt gehouden. Uit de Parkeervisie blijkt echter dat het invoeren van betaald parkeren zonder een draagvlakmeting alleen in 'sommige gevallen' kan. In de Verordening Parkeerbelastingen is bepaald dat het college betaald parkeren zonder draagvlakmeting kan invoeren in het geval de gemeenteraad een gebied heeft aangewezen waar dat zonder draagvlakmeting is toegestaan. Strikt genomen voorziet de Verordening zelf al dat de raad dat dus op basis van de eigen verordening het achterwege van de draagvlakmeting kan bepalen.

Daarnaast bepaalt de Parkeervisie echter eveneens expliciet dat in geval van 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, geen draagvlakmeting wordt gehouden. Daarmee lijkt de visie dus enigszins op twee gedachten te stoelen en een tweede hoofdregel te formuleren. Deze wordt niet letterlijk als hoofdregel benoemd maar het betreft gelet op de formulering zonder uitzonderingsmogelijkheid een heel stellig in de Parkeervisie opgenomen uitgangspunt. Het is daarom ook een kwestie van eigen inzicht en beleid hoe het eigen beleid wordt geduid. Hier is geen harde juridische grens aan te geven. Het feit dat het gebiedsoverstijgend belang stellig in het beleid staat opgenomen maakt het in dit geval verdedigbaar om af te zien van het uitvoeren van een draagvlakmeting, gelet op de motivering daarvoor.

Overwegingen en kanttekeningen

Wij hebben zelf ook advies ingewonnen. In grote lijnen komen de adviezen overeen. Het advies van HBR advocaten ondersteunt op twee punten zelfs nog duidelijker de lijn van het college:

1. De module invoeren betaald parkeren maakt geen onderdeel uit van de parkeervisie en daarmee ook niet van de omgevingsvisie (gelet op besluitpunten ten tijde van besluit over vaststellen parkeervisie).
2. Gelet op de inhoud en het genomen besluit (zie onder 1) kan de module worden gezien als een uitvoeringsprogramma en mag worden vastgesteld en gewijzigd door het college.

Uit het feit dat onze eigen advocaat op basis van dezelfde feiten een andere conclusie trekt of ander opties ziet, blijkt dat je over beide punten kunt discussiëren.

Ook in het HBR advies wordt aangegeven dat het uiteindelijk aan de raad is om de status van hun eerdere besluiten te bepalen, als dit niet duidelijk blijkt uit de besluitvorming. Wat doorklinkt is dat een juridisch advies wordt gevraagd over een onderwerp dat in feite “aan de raad” is.

In beide adviezen wordt aangegeven dat er in ieder geval geen rechtstreeks beroep mogelijk is tegen de verordening. Het invoeren van betaald parkeren zou indirect moeten worden aangevallen via een bezwaar tegen een aanwijzings-/uitvoeringsbesluit (voor zover dit open staat voor bezwaar of beroep) of een bezwaar tegen een boete vanwege het niet betalen van parkeerbelasting. Dit risico wordt als zeer klein gezien omdat het beleid aanknopingspunten biedt voor het invoeren van betaald parkeren in de hele gemeente.

Belangrijke documenten

- Raadsvoorstel
- Reactienota met standaard-antwoorden en rode draad inspraakreacties
- Raadsbrief nav initiatiefvoorstel niet versneld invoeren van betaald parkeren
- Beantwoording schriftelijke vragen VVD
- Raadsbrief procedure in raadsce van 11 januari
- Conceptadvies Hekkelman advocaten aangaande Omgevingswet