

## Annotatie parkeren raadsce 23 februari

### **7. Raadsbrief aanpak invoeren betaald parkeren in de hele stad**

Geagendeerd door: VVD, CDA, PVV, VOLT, DENK, EenUtrecht, SBU, CU en BIJ1

*De fracties VVD, CDA, PVV, VOLT, DENK, EenUtrecht en SBU vragen een debat aan over het plan om betaald parkeren in te voeren in de hele stad en in het bijzonder de manier waarop de inwoners van Utrecht, Vleuten, De Meern en Haarzuilens hierbij worden betrokken. In november stuurde het college een raadsbrief over de aanpak, waarin het college onder meer aangaf dat de inspraak zich beperkt tot de vraag "hoe" betaald parkeren wordt ingevoerd, niet "of" dat wordt ingevoerd. Na die brief kreeg een petitie tegen de invoering in zeer korte tijd meer dan 20.000 handtekeningen. De fracties vinden dat een belangrijk signaal en willen dat er meer ruimte komt voor participatie. De ChristenUnie wil graag met het college in gesprek over de invoering en de voorwaarden en de communicatie over het invoeren van betaald parkeren.*

#### Meer ruimte voor participatie

De Utrechtse participatie- en inspraakverordening omschrijft participatie als: het in een vroeg stadium en op interactieve wijze betrekken van ingezetenen en belanghebbenden bij de totstandkoming en/of evaluatie van beleid en kaders, met als doel zeggenschap, eigenaarschap en betrokkenheid in Utrecht te vergroten.

We hebben samen met het zogenaamde participatienetwerk van de gemeente een sessie gehouden om te kijken hoe participatie over het Invoeren van betaald parkeren in de hele stad ingestoken zou kunnen worden. De uitkomst was om geen participatie te houden omdat het voornemen van Invoeren betaald parkeren in de hele stad in het coalitieakkoord is opgenomen. De ruimte voor participatie is wat dat betreft niet groot:

- In het coalitieakkoord staat in dit verband: "We zijn vooraf eerlijk over de mate waarin inspraak en invloed van bewoners aan de orde is als we ze vragen te participeren" (pag 8).
- In de participatieleidraad staat: Wat is de ruimte voor beïnvloeding?  
 èn: Wees open en eerlijk over de gekozen aanpak en de mate waarin het plan samen gemaakt en aangepast kan worden. Zodat betrokkenen de juiste verwachtingen hebben en achteraf niet teleurgesteld zijn.

In het huidige beleid is wel sprake van participatie, nl de draagvlakmeting. In de praktijk werkt dat als volgt: als er sprake is van parkeeroverlast dan wordt dat vaak gemeld. We meten de parkeerdruk en komen met het gebied tot een indeling in buurten waar we het draagvlak voor de invoering van betaald parkeren meten. Als er draagvlak in een buurt is, wordt betaald parkeren ingevoerd. Door het waterbedeffect verschuift de parkeeroverlast en dan herhaalt bovenstaand proces zich. Door in grotere gebieden betaald parkeren in te voeren hopen we dit probleem voor te blijven. De aanpak met een draagvlakmeting dient steeds een (sub)-buurt. Overigens hebben ook met draagvlakmeting bewoners aangegeven dat ze zich gedwongen voelden om te kiezen voor betaald parkeren omdat het alternatief nog slechter was.

We hebben met invoeren betaald parkeren in de hele stad meerdere doelen op stedelijk niveau voor ogen. En het college is ook verantwoordelijk voor het stedelijk belang. Naast de aanpak van parkeeroverlast (door een hoge parkeerdruk) ontstaat er ruimte in de openbare ruimte voor andere functies zoals fietsparkeren, spelen, groen, verblijven en deelmobiliteit. Daarnaast zullen mensen meer bewust kiezen met welk vervoermiddel ze een reis maken. Daardoor neemt de druk op het

wegennet af wat bijdraagt aan de bereikbaarheid. Beide zijn van belang in een groeiende stad. De extra opbrengsten gaan naar het investeringspakket Groei in balans.

Wel inspraak

We geven de Aanpak invoeren betaald parkeren vrij voor inspraak, want er is wel ruimte in hoe betaald parkeren wordt ingevoerd in de stad. Wij denken bv dan aan de volgorde van de verschillende gebieden of de venstertijden. Mensen kunnen nog steeds aangeven dat ze tegen betaald parkeren zijn. Dat heeft geen invloed op het voorstel maar onderbouwde reacties geven wel een beeld van het waarom men tegen is. Alle reacties worden nl verzameld en in een reactienota van antwoord voorzien. Deze nota wordt meegestuurd met de besluitstukken.

Naar verwachting wordt naar verwachting in de week van 21 maart vrijgegeven voor inspraak.

### **Communicatiedoelen**

- De doelgroepen zijn goed geïnformeerd waarom we betaald parkeren gaan invoeren, wanneer de inspraakprocedure start, hoe de inspraakprocedure er uit ziet, hoe ze kunnen deelnemen en wat we met hun reactie doen.
- De doelgroepen zijn goed geïnformeerd wanneer de plannen definitief zijn, hun buurt op de planning staat (of nog niet) en hoe het proces dan verloopt.
- De doelgroepen weten hoe ze een parkeervergunning en/of bewonerskorting moeten aanvragen of weten onze hulp te vinden bij het aanvragen.

### **Inspraakprocedure**

Alle stappen en besluitvormingen zijn transparant, zodat iedereen het proces goed kan volgen. We communiceren voor, tijdens en na afronding van de inspraakprocedure. We leggen uit hoe het traject er uit ziet, waar het inhoudelijk om gaat, welke beïnvloedingsruimte men heeft en op welke manier hun inbreng van invloed kan zien. In deze periode leggen we uit:

- waarom we betaald parkeren willen invoeren;
- wat dat voor hen betekent;
- wanneer de inspraakprocedure start;
- hoe ze hun reactie aan ons kenbaar kunnen maken;
- wat we met hun reactie doen;
- hoe hun reacties in het nieuwe voorstel zijn verwerkt óf beargumenteren waarom ze niet zijn meegenomen
- wanneer we het nieuwe voorstel aan de raad voorleggen;
- of het voorstel wordt aangenomen.

### Communicatiemiddelen

- Persberichten (algemene en lokale media)
- Webpagina's betaald parkeren en projectpagina's over betaald parkeren met o.a. animatiefilmpje, webpagina's wijkbureaus
- Online bijeenkomst
- Inloopbijeenkomsten, in zuid, west en Noord
- Nieuwsbrief en socials gemeente Utrecht
- Q&A voor KCC, Redactie, woordvoerders en wijkbureaus

### De invoering en de voorwaarden en de communicatie over het invoeren van betaald parkeren (CU)

Technische voorwaarden voor invoeren betaald parkeren:

- Gebieden met minimale grootte (adressen en/of parkeerplaatsen) én logische grenzen.



- Geen eilandjes met gratis of betaald parkeren, tenzij het om een gebied gaat met veel verschillende functies op afstand van het bestaande betaald parkeergebied (bijv. LRC).

#### Criteria

- Parkeerdruk
- Meldingen
- Grote bouwontwikkelingen

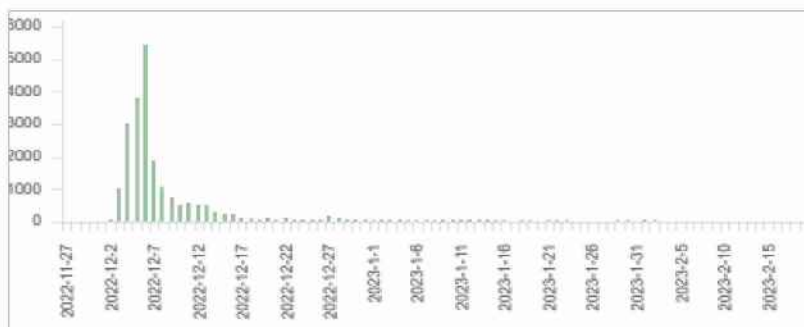
#### Communicatie

Bij het daadwerkelijk invoeren van betaald parkeren in een gebied ligt de nadruk op informeren over allerlei praktische zaken zoals, de datum van invoeren, hoe een parkeervergunning aan te vragen, welke parkeervergunningen zijn er, bezoekerskorting, venstertijden, etc. Hoe we een buurt gaan informeren bespreken we eerst met de collega's van de wijkbureaus en sleutelfiguren in de wijk. Zo zorgen we ervoor dat de communicatie aansluit bij de doelgroep. Bewoners en ondernemers kunnen ook altijd bij ons terecht voor een advies op maat.

#### De petitie Voorkom volledig betaald parkeren in Utrecht

De tekst luidt: *In het coalitieakkoord was dit voorjaar al te lezen dat de gemeenteraad Utrecht volledig wil voorzien van betaald parkeren. Gepland was om een draagvlakmeting vooraf te doen, maar dat gaat veranderen. Bewoners kunnen zich enkel uitspreken over de volgorde van invoering van het betaald parkeren. "De inspraak richt zich niet op de vraag óf betaald parkeren in de hele stad moet worden ingevoerd. We kunnen ons voorstellen dat niet iedereen daar enthousiast over is."*  
*In de meeste wijken buiten de binnenstad is geen parkeerprobleem en zijn maatregelen niet noodzakelijk. De invoering hiervan heeft enkel een financieel oogpunt en is niet in het belang van de inwoners, forensen en bezoekers van de stad Utrecht. Voorkom invoering hiervan!*

De petitie is (op 19 februari) 21.433 ondertekend:



In de petitie staat dat er in de meeste wijken buiten de binnenstad er geen parkeerprobleem is en dat maatregelen niet noodzakelijk zijn. Dat klopt volgens ons niet. Want ook in wijken buiten de binnenstad, zoals Rivierenwijk, Voordorp, Ondiep is weldegelijk sprake van parkeeroverlast. We zien bovendien dat parkeeroverlast opschuift wanneer we betaald parkeren uitbreiden. Wijken waar nu (nog) geen parkeeroverlast is, krijgen (zeer waarschijnlijk) een hoge parkeerdruk als de grens met betaald parkeren dichterbij komt.

## Algemeen

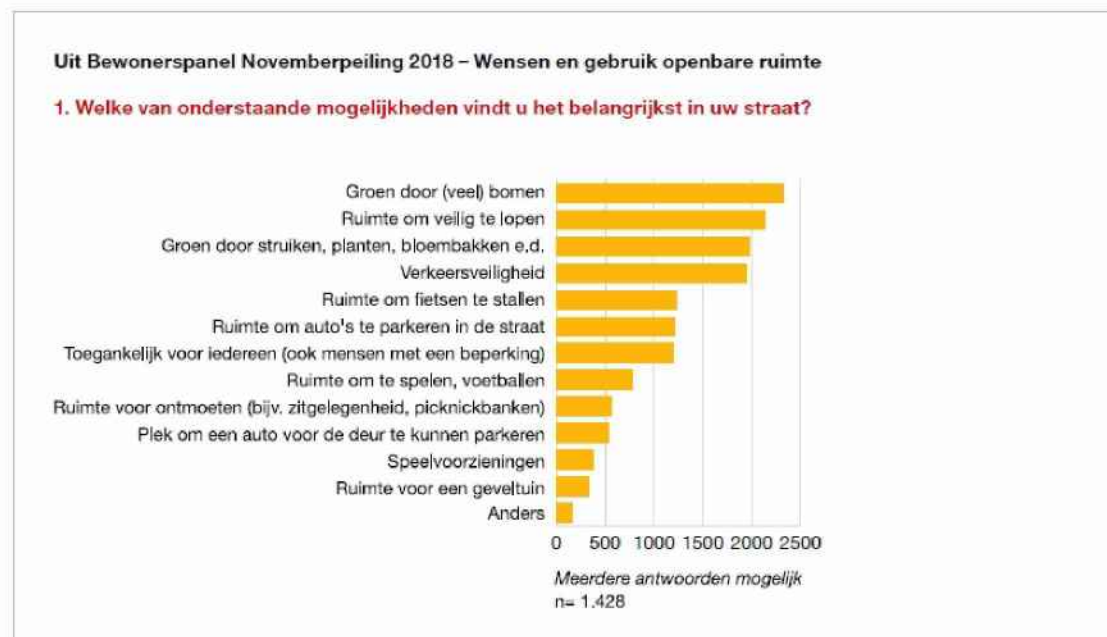
### Alternatief Ring Utrecht

Betaald parkeren is dan ook een draaiknop voor het mobiliteitsbeleid van de gemeente. Ook in de regionale mobiliteitsstrategie, opgesteld in het kader van U-Ned, wordt parkeerbeleid als een belangrijk instrument genoemd om de groei in de regio op te vangen met een duurzaam mobiliteitssysteem waarbij deelmobiliteit, openbaar vervoer, fietsen en lopen centraal staan. In deze strategie staat: De meest krachtige, lokale vorm van vraag-beïnvloeding (naar mobiliteit) is parkeerbeleid: een groter gereguleerd gebied, aangepaste tarieven, afname bestaand parkeerareaal en sturende parkeernormen in combinatie met alternatieven. Zie ook pagina 41 uit de Mobiliteitsstrategie Uned (bijgevoegd in ibabs).

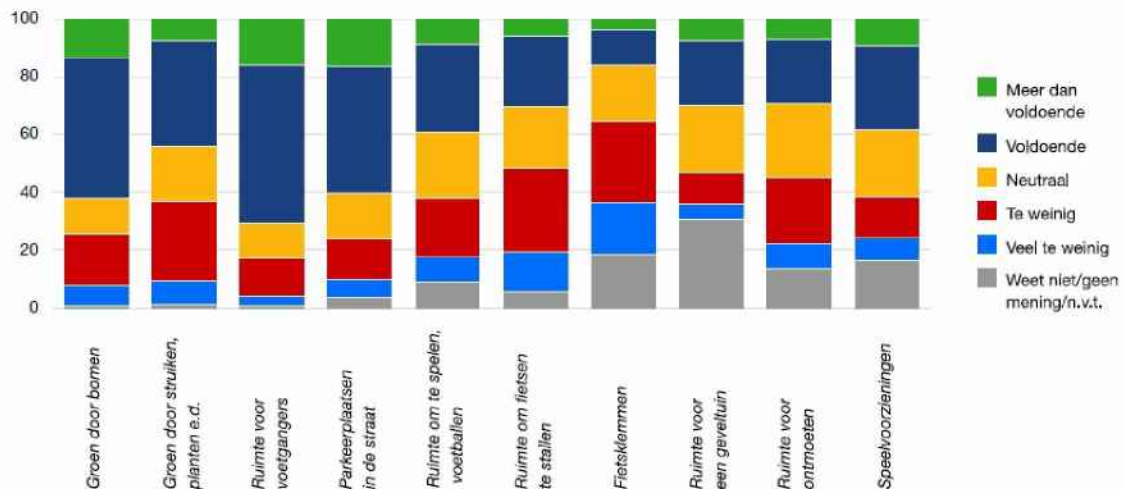
Voor ARU is van belang dat er minder auto's gaan rijden op de ring. Een van de middelen is beprijzing. Betaald parkeren is feitelijk een vorm van beprijzing en draagt hieraan bij.

### Peiling bewonerspanel

Eind 2018 hebben we onder leden van het Bewonerspanel een peiling gehouden over de wensen en het gebruik van de openbare ruimte in de woonomgeving. Uit onderstaand diagram blijkt dat bewoners vooral behoefte hebben aan groen, en ruimte om veilig te kunnen lopen. Parkeerplaatsen voor fietsen en auto's staan pas op plek vijf en zes.



## 2. Wat is uw oordeel over uw straat over de hoeveelheid...



Bron: Bewonerspanel Novemberpeiling 2018 – Wensen en gebruik openbare ruimte

## Planning besluitvorming invoeren betaald parkeren in de hele stad

Collegebesluit vrijgave inspraak	21 maart
Inspraakperiode	24 maart – 5 mei
Verwerking van reactie en opstellen raadsvoorstel	Mei - juni
Raadsvoorstel in college	juni
Raadsvoorstel in raadsce	sept
Raadsvoorstel in raad	Sept / okt

## Ja of nee referendabel raadsbesluit

We denken dat het raadsbesluit niet referendabel is omdat het hier om belastingen gaat. We checken dat nog bij een juridisch adviesbureau.

## Invoeren betaald parkeren en de gemeentewet

Parkeerdruk is ook in de aanpak voor invoeren van betaald parkeren in de hele stad belangrijk. De gemeente zet in op betaald parkeren ofwel parkeerregulering omdat dit noodzakelijk is om, met alle ambities die de gemeente heeft op het gebied van wonen, groen, leefbaarheid en duurzaamheid, tot een rechtvaardige verdeling van schaarse en openbare ruimte te blijven komen.

Op plekken waar nu nog geen parkeerregulering is ingevoerd zien we allerlei zaken die de evenwichtige verdeling van openbare ruimte verstoren. Aan de randen van betaald parkeergebied ontstaat hoge parkeerdruk door parkeerders die de parkeertarieven in de stad proberen te ontlopen. Om het waterbedeffect te voorkomen willen we parkeeroverlast voor zijn door op tijd betaald parkeren in te voeren. Parkeeroverlast rondom grote bouwontwikkelingen parkeeroverlast voor te zijn, is invoeren van betaald parkeren nodig. Door betaald parkeren ontstaat ruimte voor andere functies in de schaarse openbare ruimte, zoals spelen, verblijven, deelmobiliteit, fietsparkeren.



## 8. Initiatiefvoorstel niet versneld betaald parkeren

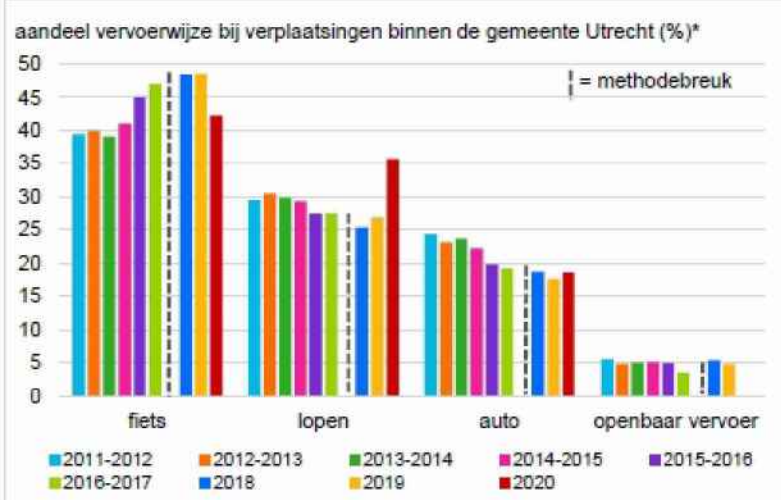
Geagendeerd door: Mahmut Sungur (DENK)

De commissie gaat in debat over het initiatiefvoorstel van Mahmut Sungur (DENK). Met het voorstel wil voorkomen worden dat versneld betaald parkeren in heel Utrecht zal worden ingevoerd. Eerder werd al een petitie aangeboden met meer dan 21.000 ondertekenaars en een motie 'Geen betaald parkeren in de hele stad' ingediend. (De motie werd gesteund door BIJ1, CDA, DENK PVV, Stadsbelang Utrecht, Utrecht Solidair en VVD). De petitie, de verworpen motie en het grote aantal Utrechters dat geen betaald parkeren wil in de hele stad vormen de aanleiding voor dit initiatiefvoorstel.

### Cijfers

Uit de monitor Mobiliteitsplan 2022 (raadsbrief 4 juli 2022)

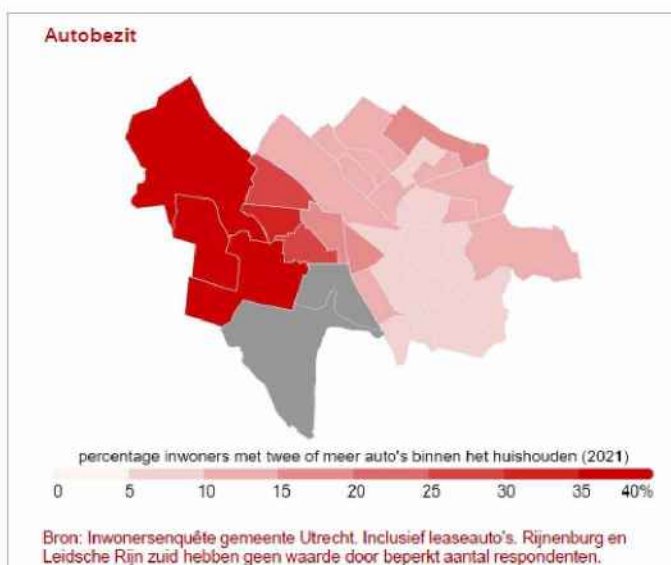
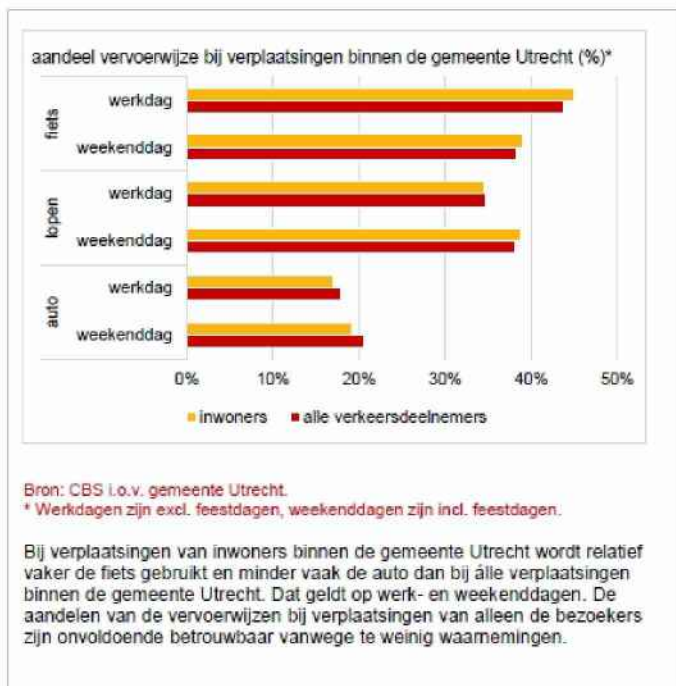
## 7. Modal split (t/m 2020)



Bron: CBS i.o.v. gemeente Utrecht. Tot en met 2017: OViN. 2018-2020: ODIN. Het betreft gemiddelde weekdays.

\* Het verplaatsingsonderzoek is in 2018 herontworpen (o.a. een nieuwe vragenlijst, nieuwe waarnemingsmethode en wijziging van definities). Dit heeft kleine (niet te kwantificeren) verschuivingen teweeg gebracht in de modal split. Hierdoor is het niet mogelijk de cijfers van 2018 één op één met de jaren ervoor te vergelijken.

De fiets is de meest gebruikte vervoerwijze voor verplaatsingen binnen Utrecht. In 2020 werd voor 42% van de interne verplaatsingen gekozen voor de fiets. Dat is 6 procentpunt minder dan in 2018 en 2019. Er is een verschuiving te zien van fiets naar lopen. Het aandeel lopen is in 2020 toegenomen met 9 procentpunt naar 36%. De coronamaatregelen hebben hier waarschijnlijk aan bijgedragen. Het percentage openbaar vervoer is in 2020 niet betrouwbaar vanwege te weinig waarnemingen. Dit komt omdat het aantal openbaar vervoerverplaatsingen als gevolg van de coronamaatregelen sterk is afgenomen. 19% van de verplaatsingen binnen de gemeente werd gedaan met de auto. De dalende trend zette in 2020 niet door, zeer waarschijnlijk als gevolg van de coronamaatregelen.



## Tegemoetkoming lage inkomens

We onderzoeken op het moment de mogelijkheden voor een tegemoetkoming van de parkeerkosten voor huishoudens met een laag inkomen. We denken hierbij aan de U-pashouders. Bij parkeren gaat het feitelijk om een belasting. Dat maakt de beleidsvrijheid klein, want iedereen moet belasting betalen. We kijken naar wat wel mogelijk is, buiten kwijtschelding (hier gelden landelijke regels) en bijzondere bijstand. We komen in dit kwartaal met een stand van zaken, zoals toegezegd.

### Kwijtschelding

Kwijtschelding kan op basis van een individuele beoordeling. Inkomen (100% WSM) en vermogen spelen een rol. Bij het bepalen van het vermogen is de landelijke norm voor dagwaarde van een voertuig van belang. Die mag niet hoger zijn dan € 2269,-. Bij kwijtschelding gaat het om een kleinere doelgroep. De regeling is mogelijk, maar dan moeten verordening en kwijtscheldingsregeling worden aangepast.

Individuele bijzondere bijstand

Hier is sprake van maatwerk waarbij per geval wordt bekeken of auto noodzakelijk is en of sprake is van extra kosten. Het bereik is dan ook beperkt. Om een toeslag uit te keren via categoriale bijstand (aan een groep waarvan het aannemelijk is dat deze hoge kosten heeft, zonder vaststelling) is aanpassing van de Participatiewet nodig.

Volgens CBS is het autobezit onder huishoudens met lage inkomens 0,4 (een auto per 2 ½ huishouden).

*Definitie CBS laag inkomen:*

*Om te bepalen of een huishouden een laag inkomen heeft, wordt het **besteedbaar inkomen** van een huishouden (exclusief gebonden overdrachten zoals huursubsidie/huurtoeslag) omgerekend tot het gestandaardiseerde inkomen. Vervolgens wordt dit gestandaardiseerde inkomen (met het prijsindexcijfer voor de gezinsconsumptie) herleid naar het prijspeil in 2000. Het resulterende gestandaardiseerde en gedefleerde inkomen is laag wanneer het **minder is dan 9.250 euro**. Deze grens komt ongeveer overeen met de koopkracht van een bijstandsuitkering voor een alleenstaande in 1979, toen deze op zijn hoogst was.*

In Utrecht hanteren we voor U-pashouders 125% van het minimum inkomen. Het betreft huishoudens met een **inkomen lager dan 21.559 euro per jaar volgens de jaaropgave**.

### Lerarenvergunning

We kijken samen met vertegenwoordigers van scholen naar een parkeervergunning voor leraren. Wat in het coalitieakkoord staat is hierbij uitgangspunt. In het coalitieakkoord van 2022 is opgenomen dat in de aanpak van het lerarentekort de scholen de mogelijkheid krijgen om tegen gereduceerd tarief een beperkt aantal parkeervergunningen aan te vragen. Dit gaat om docenten die niet in Utrecht wonen en een lange reistijd hebben naar hun werkplek in Utrecht. Als voorwaarde vragen we scholen om een plan voor duurzaam mobiliteitsbeleid voor hun medewerkers. Momenteel wordt een regeling uitgewerkt. Resultaat verwachten wij in Q2 / Q3. Voor deze vergunning moet de parkeerbelastingverordening worden aangepast.

Voor cruciale beroepen heeft de gemeente Utrecht eerder in de module Aanpak parkeren openbare ruimte het volgende opgenomen: Wanneer werkgevers in het maatschappelijk domein ervaren dat parkeren een issue is bij het vinden (of houden) van personeel gaan wij graag met ze in gesprek over een passende oplossing. Die oplossing bestaat niet uit (extra) vergunningen voor parkeren op straat, omdat dit leidt tot meer geparkeerde auto's in de openbare ruimte en meer autoverkeer in de stad. In plaats daarvan kijken we naar parkeren in P+R's, waarvoor we afhankelijk van de behoefte langdurige of tijdelijke abonnementen kunnen uitgeven, al dan niet in combinatie met het gebruik van deelfietsen. Het gaat hierbij om extra P+R-abonnementen, naast (dus niet in plaats van) het recht op parkeervergunningen voor parkeren op straat.



## Kosten parkeervergunning voor bewoners

<b>PARKEERVERGUNNING BEWONER</b>				
De vergunningen worden extra verhoogd:				
Zone A1: 1 <sup>e</sup> vergunning met 10% verhoogd (exclusief indexatie)				
Zone A2: 1 <sup>e</sup> vergunning met 30% (exclusief indexatie) en 2e, 3e en 4e vergunning bedraagt 2,5 x tarief 1 <sup>e</sup> vergunning				
Zone B1: 1 <sup>e</sup> vergunning met 30% (exclusief indexatie) en 2 <sup>e</sup> , 3e en 4e vergunning bedraagt 2,5 x tarief 1 <sup>e</sup> vergunning				
Kwartaalbedrag deelbaar door 3				
	Tijdseenheid	Tarief 2022	Index 2023 3,5%	Tarief 2023
zone A1 1 <sup>e</sup> vergunning	maand kwartaal	42,30 126,90	43,78 131,34	48,16 144,48
zone A2 1 <sup>e</sup> vergunning	maand kwartaal	21,15 63,45	21,89 65,67	28,46 85,38
2e, 3e en 4e vergunning	maand kwartaal	42,30 126,90	43,78 131,34	71,15 213,45
zone B1 1 <sup>e</sup> vergunning	maand kwartaal	9,21 27,63	9,53 28,60	12,39 37,17
2e, 3e en 4e vergunning	maand kwartaal	18,43 55,29	19,08 57,23	30,98 92,94

### Kosten bezoekersregeling

- Maximaal 70 uren per kwartaal
- Kosten:
  - zone A1: € 3,32 (50% van het uurtarief)
  - zone A2: € 2,72 (50% van het uurtarief)
  - zone B1: € 2,01 (50% van het uurtarief)

### [Link naar parkeerkosten](#)

## Soorten parkeervergunningen

Naast de parkeervergunning voor bewoners zijn er de volgende parkeervergunningen in het “sociale segment”:

- Huisartsen voor hele stad is 85,38 per kwartaal
- Verloskundigen voor hele stad is 85,38 per kwartaal
- Mantelzorg / wijkverpleging / kraamzorg / (betaalt 25% van het uurtarief) – als degene die zorg ontvangt een mantel-/thuis-/kraamzorg vergunning heeft aangevraagd.
- Terminale zorg: € 37,17 per kwartaal
- De gratis gehandicaptenparkeervergunning (gekoppeld aan de gehandicaptenparkeerkaart)

### Parkeren bij werkzaamheden

- Parkeren werkzaamheden bij kort parkerenplaatsen – dagkaart via de automaat 46,55

- parkeervergunning werkzaamheden, alleen bij parkeerplaatsen die voor vergunninghouders bestemd zijn, kosten 46,55 per dag (prijs van de dagkaart)

#### Autodelen/huurauto, leenauto parkeervergunning

- 50% goedkoper dan de bewonersvergunning
- Leen- of huurauto: 12 x maximaal 5 dagen in een jaar. Dit gaat veranderen met het nieuwe vergunningensysteem. Het wordt een urentegoed i.p.v. 5-dagentegoed, en is daarmee flexibeler inzetbaar.

### Conclusie

Het beeld is genuanceerd:

- Het aantal verplaatsingen in de stad wordt voor minder dan 20% met de auto afgelegd. Het autobezit is onder de laagste inkomens 0,4 (CBS 2016). Dat betekent een auto per 2 ½ huishouden.  
Waar daar betaald parkeren wordt ingevoerd moeten mensen parkeerbelasting gaan betalen. Voor de lage inkomens werken we aan een tegemoetkomingsregeling. Door betaald parkeren gaan mensen afwegen op welke manier zij een reis willen afleggen.
- De tweede parkeervergunning is veel duurder (2 ½ x de eerste vergunning). Daar staat tegenover dat de kosten voor een vergunning voor een leen- of huurauto goedkoper is. Ook autodelen is een mogelijkheid.
- Parkeerkosten voor mantelzorg/thuiszorg/kraamzorg liggen op 25% van het kort parkeren tarief.
- Vergunninghouders kunnen hun parkeervergunning inleveren en (veel) goedkoper hun eerste auto op een P+R-parkeren. Dat kan ook met een probeerregeling; als het niet bevalt kun je onder voorwaarden je vergunning terug krijgen.
- Houders van een gehandicaptenparkeerkaart parkeren in de hele stad gratis.
- Parkeren in de openbare ruimte is nog altijd aanzienlijk goedkoper dan parkeren op eigen terrein (huur of koop van een parkeerplaats).