

Voorstel aan de gemeenteraad

Heffen parkeerbelasting stadsbreed

Beleidsveld	Mobiliteit
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Trix Aarts
Kenmerk	
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Nee (artikel 3 lid 2 onder e Verordening raadgevend referendum)
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Het hele grondgebied van de gemeente aan te wijzen als gebied waar parkeerbelasting wordt geheven:
 - a. met een indeling van de gemeente (waar nog geen parkeerbelasting is ingevoerd of gepland) in drie blokken voor invoeren van de belastingplicht op basis van (verwachte) parkeerdruk;
 - b. met een afwegingskader voor prioritering van gebieden binnen een blok met de volgende criteria:
 - bouwontwikkelingen
 - parkeerdruk
 - meldingen;
 - c. met als basis venstertijd - tijdsperiode waarbinnen belastingplicht geldt - voor rustige woonwijken van maandag tot en met vrijdag van 6 uur – 11 uur en een ruimere venstertijd waar dit nodig is en op termijn te streven naar venstertijden over de hele dag als de raad heeft geoordeeld dat de bereikbaarheid ook zonder auto op orde is;
 - d. met de randvoorwaarde dat de prioritering van blok 2 en 3 of het wijzigen van deze blokken ter goedkeuring moeten worden voorgelegd aan de raad voordat in deze blokken parkeerbelasting wordt geheven;
 - e. met de prioritering van de gebieden in blok 1 zoals opgenomen in bijlage 2 van de module Aanpak betaald parkeren 2024 - 2035;
 - f. door de werkwijze bij het heffen van parkeerbelasting als verwoord onder a t/m e te verwerken in de module Aanpak betaald parkeren 2024 – 2035 (bijlage 1) en de module Aanpak betaald parkeren uit 2021 in te trekken
 - g. door de werkwijze bij het heffen van parkeerbelasting als verwoord onder a t/m e te verwerken in de Parkeervisie en de modules Parkeernormen en Parkeren in de openbare ruimte conform de de wijzigingsnotitie (bijlage 2).

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

De nieuwe module 'Aanpak betaald parkeren 2024 - 2035' bevat een aanpak voor het heffen van parkeerbelasting in de hele stad zonder draagvlakmeting. De aanpak bevat een prioritering van gebieden binnen 3 blokken en duurt tot 2035 gebaseerd op (verwachte) parkeerdruk, bouwontwikkelingen en meldingen van bewoners. De basis-venstertijd voor betaald parkeren in woongebieden is maandag t/m vrijdag van 6 uur -11 uur.

Aanleiding

We gaan versneld betaald parkeren invoeren en leggen een voorstel voor een volgorde voor aan de raad. Bij het bepalen van de volgorde wegen we in ieder geval de parkeerdruk mee. Op deze manier proberen we parkeeroverlast zoveel mogelijk vóór te zijn.

De gemeente kan niet in een keer in de hele stad betaald parkeren invoeren. De prioritering van gebieden vindt plaats in twee stappen.

Stap 1: Op basis van (verwachte) parkeerdruk en kansen voor gebiedsontwikkeling hebben we drie blokken met gebieden gedefinieerd waar achtereenvolgens betaald parkeren wordt ingevoerd. In de kaart hieronder staan de drie blokken met de periode waarin betaald parkeren wordt ingevoerd in een blok.



2

- Oplevering bouwontwikkelingen
- Parkeerdruk
- Meldingen parkeeroverlast en verkeersonveilige situaties als gevolg van parkeren.

Bij de prioritering van gebieden in blokken 2 en 3 willen we de aanwezigheid van alternatieven voor autogebruik laten meewegen (zie 'Alternatieven op orde' hieronder).

We leggen een voorstel voor prioritering van gebieden binnen een blok voor aan de raad, voorafgaand aan de implementatie van betaald parkeren in dat betreffende blok (zie bijlage 2). Prioritering van gebieden in blok 1). Het college actualiseert de planning ieder jaar. Een versnelling van een gebiedsontwikkeling of grote toename van parkeerdruk kan bijvoorbeeld aanleiding zijn om invoering van betaald parkeren in of rond dit gebied naar voren te halen. Jaarlijks wordt de raad geïnformeerd over de stand van zaken van het hele traject in het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR). De raad kan desgewenst de voorgestelde actualisering amenderen.

Venstertijden

Wij willen de venstertijden die wij nu hanteren in een groot deel van B1-gebied voortzetten in de aanpak. De venstertijd van 6 uur – 11 uur op maandag t/m vrijdag is de basis. Dat wil zeggen dat in woonwijken waar geen gebiedsontwikkelingen gepland zijn, wij uitgaan van deze venstertijd. Zijn er meerdere functies in een gebied die een hoge parkeerdruk met zich meebrengen, dan wordt gekozen voor een langere venstertijd. Korte venstertijden zorgen ervoor dat 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. De basis venstertijd van 6 uur tot 11 uur maakt de stap naar betaald parkeren minder groot. Tegelijkertijd werken we verder aan het op orde brengen van alternatieven voor de auto. Wij streven naar een goede bereikbaarheid zonder auto, ook op de lange termijn. Als we kunnen vaststellen dat er voldoende van zulke alternatieven zijn, kunnen venstertijden worden uitgebreid.

Alternatieven op orde

De komende jaren werken we verder aan fiets- en loopvoorzieningen en deelmobiliteit. We willen, tegelijk met het invoeren van betaald parkeren in een gebied, kijken naar mogelijkheden om bijvoorbeeld deelauto's, deelbakfietsen en fietsenklampen toe te voegen. Voor de lange termijn werken wij samen met de regio aan een schaa sprong van het openbaar vervoer. Deze maatregelen dragen bij aan de bereikbaarheid van een gebied. Daarnaast bekijken we hoe we de aanwezigheid van alternatieven voor de auto kunnen laten meewegen in de prioritering van gebieden door bijvoorbeeld een bereikbaarheidstoets toe te passen. Het is de bedoeling dat vanaf de prioritering van gebieden in blok 2 de bereikbaarheid van een gebied met beschikbare alternatieven voor de auto wordt meegewogen. Gelukkig kent Utrecht al een goede bereikbaarheid los van de auto. Het is geen digitale vraag, wel of niet bereikbaar. Het gaat hier om de voortdurende inzet om aan alternatieven te werken en die te beoordelen vanuit het perspectief van verschillende doelgroepen. We gaan op zoek naar een instrument dat recht doet aan deze gelaagdheid.

Bedrijventerreinen en winkelcentra

Uitgangspunt is dat in heel Utrecht, dus ook op de bedrijventerreinen en winkelcentra, betaald parkeren wordt ingevoerd. Wanneer op een bedrijventerrein of in een retailgebied betaald parkeren wordt ingevoerd, is afhankelijk van in welk blok en gebied ze liggen. Voordat betaald parkeren wordt ingevoerd op een bedrijventerrein gaan we hierover met de bedrijven, ondernemersverenigingen en/of het parkmanagement in gesprek. Bij winkelcentra, waar parkeren is georganiseerd in de openbare ruimte, komt ook betaald parkeren. De tijden zijn afhankelijk van de venstertijden die gelden in het betreffende gebied. Ook hier gaan we in gesprek met ondernemers, bijvoorbeeld over laad- en losplekken of rayongrenzen.

Verschillende parkeervergunningen voor doelgroepen.

De verschillende (bijzondere) parkeervergunningen die wij nu hanteren blijven gehandhaafd in de nieuwe aanpak. Zo zijn er, naast parkeervergunningen voor bewoners en bedrijven, vergunningen voor mantelzorg, wijkverpleging en kraamzorg, voor terminale zorg en voor huisartsen en verloskundigen. De gratis gehandicaptenparkeervergunning is gekoppeld aan de

gehandicaptenparkeerkaart. En we werken samen met schoolbesturen aan een parkeervergunning voor leraren die ver weg wonen. We onderzoeken hoe we U-pashouders tegemoet kunnen komen in de parkeerkosten.

We hebben onderzocht of het wenselijk en mogelijk is een gunstiger parkeervergunning voor bedrijfswagens van kleine zelfstandigen aan te bieden. De huidige parkeervergunningssysteem blijkt echter voor het overgrote deel van de kleine ondernemers te voldoen. Deze conclusie trekken wij op basis van het geringe aantal signalen van de krap 15.000 bedrijven met 0-1 werknemer gevestigd in bestaand betaald gebied. Daarnaast waren er maar 1 of 2 vragen over parkeren van bedrijfswagens van kleine zelfstandigen tussen de 1350 inspraakreacties. Voor een bedrijfswagen waarbij het vestigingsadres van bedrijf en woonadres hetzelfde is, krijgen kleine zelfstandigen automatisch een 1e bewonersvergunning, dus een goedkoper tarief. In combinatie met de overgangsregeling bij invoering van betaald parkeren denken we de kleine ondernemers tegemoet te kunnen komen als het gaat om de wens van meerdere parkeervergunningen. Een aparte regeling is niet nodig. Bovendien kunnen we maatwerk toepassen bij bijvoorbeeld garagebedrijven.

Juridische context

Artikel 225 van de Gemeentewet maakt het voor een gemeente mogelijk om parkeerbelasting te heffen voor regulering van parkeren. Betaald parkeren is een effectieve maatregel bij een hoge parkeerdruk om parkeeroverlast te voorkomen. Regulering van parkeren is ook nodig voor een rechtvaardige verdeling van de openbare ruimte. De stad groeit en daarmee de behoefte aan ruimte voor andere functies dan parkeren zoals spelen, verblijven, groen, deelmobiliteit en/of fietsparkeren (zie ook de RSU 2040). Door toepassing van parkeerregulering ontstaat die ruimte. (zie bijlage 3 met een juridische advies over aanpak in relatie tot art 225 van de Gemeentewet).

In artikel 10 van de 'Parkeerbelastingverordening Utrecht' is de bevoegdheid tot het aanwijzen van een parkeerbesluit geregeld: *"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."* De raad is dus bevoegd om gebieden aan te wijzen voor het heffen van parkeerbelasting zonder draagvlakmeting. Conform het coalitieakkoord kunnen bewoners altijd zelf een draagvlakmeting aanvragen om versneld op betaald parkeren over te gaan.

Het invoeren van betaald parkeren betekent het starten met het heffen van een parkeerbelasting. De gemeente ontvangt extra inkomsten uit deze uitbreiding van heffing van parkeerbelasting die zullen worden ingezet voor het investeringsprogramma Groei in balans.

De vraag of een raadsbesluit over invoeren van betaald parkeren in de hele stad zonder draagvlakmeting referendabel is, is aan een extern adviesbureau voorgelegd met als resultaat: *"De beslissing van de raad omtrent het invoeren van betaald parkeren in heel Utrecht zonder draagvlakmeting is niet referendabel. Bij het raadsbesluit wordt het college toestemming gegeven op grond van artikel 10 Parkeerbelastingverordening om betaald parkeren voor de hele stad in te voeren zonder draagvlakmeting. Het gaat dus om het door de raad toestaan van het heffen van parkeerbelasting voor locaties waar dat nu nog niet het geval is. Dergelijke besluiten zijn op grond van de Referendumverordening niet referendabel"*. Er ligt inmiddels een raadsvoorstel voor een nieuwe Referendumverordening waarover naar verwachting in het najaar door de raad wordt besloten. Ook onder deze concept-verordening vallen raadsbeslissingen omtrent belastingen onder de uitzonderingsgronden.

Inspraak/consultatie

Het voorstel voor de aanpak om parkeerbelasting in de hele stad te heffen en het voorstel voor de prioritering van gebieden in het eerste blok lagen voor ter inspraak/consultatie van 24 maart tot en met 5 mei 2023. Het advies van het participatienetwerk van de gemeente was om geen participatie te doen omdat de beïnvloedingsruimte zeer klein was. We hebben gekozen voor inspraak/consultatie om advies op de halen over de aanpak zelf en om reacties op te halen die de raad kan betrekken bij haar afweging. We zijn er ons van bewust dat veel bewoners het niet eens zijn met deze

belastingmaatregel en dat is terug te zien in de reacties. In de reactienota zijn de inspraakreacties gebundeld en beantwoord.

Aanpassing beleidskaders

De module 'Aanpak betaald parkeren 2024 - 2035' is vernieuwd. Daarnaast zijn een aantal tekstwijzigingen nodig in de Parkeervisie en de modules Parkeernormen en Parkeren in de openbare ruimte. Deze staan in de wijzigingsnotitie (zie bijlage 3).

Beslistermijn

Geen specifieke beslistermijn voorzien.

Beoogd effect

Invoeren van betaald parkeren in de stad wordt gefaseerd in een periode van ca 12 jaren (tot 2035) ingevoerd. Daarmee willen we parkeeroverlast als gevolg van het waterbedeffect beperken. En we geven daarmee invullen aan het gemeentelijk en regionaal mobiliteitsbeleid waarin betaald parkeren als een belangrijk instrument wordt gezien voor een duurzaam mobiliteitssysteem. Tot slot ontstaat

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

- [Raadsbrief](#) Invoeren betaald parkeren nav coalitieakkoord en gevolgen lopende projecten van 6 juli 2022
- [Raadsbrief](#) Invoeren betaald parkeren gehele stad van 21 november 2022
- [Raadsbrief](#) Reactie initiatiefvoorstel Niet versneld invoeren betaald parkeren van 16 februari 2023
- [Raadsbrief](#) Vrijgave inspraak Aanpak betaald parkeren zonder draagvlakmeting in de hele stad van 22 maart 2023
- [Raadsbrief](#) Besluit inleidend verzoek raadgevend referendum 'niet versneld betaald parkeren in de hele stad Utrecht' 6 april 2023

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	<p>Het hele grondgebied van de gemeente aan te wijzen als gebied waar parkeerbelasting wordt geheven:</p> <ol style="list-style-type: none">a. met een indeling van de gemeente (waar nog geen parkeerbelasting is ingevoerd of gepland) in drie blokken voor invoeren van de belastingplicht op basis van (verwachte) parkeerdruk;b. met een afwegingskader voor prioritering van gebieden binnen een blok met de volgende criteria:<ul style="list-style-type: none">- bouwontwikkelingen- parkeerdruk- meldingen;c. met als basis venstertijd - tijdspanne waarbinnen belastingplicht geldt - voor rustige woonwijken van maandag tot en met vrijdag van 6 uur – 11 uur en een ruimere venstertijd waar dit nodig is en op termijn te streven naar venstertijden over de hele dag als de raad heeft geoordeeld dat de bereikbaarheid ook zonder auto op orde is;d. met de randvoorwaarde dat de prioritering van blok 2 en 3 of het wijzigen van deze blokken ter goedkeuring moeten worden voorgelegd aan de raad voordat in deze blokken parkeerbelasting wordt geheven;e. met de prioritering van de gebieden in blok 1 zoals opgenomen in bijlage 2 van de module Aanpak betaald parkeren 2024 - 2035;f. door de werkwijze bij het heffen van parkeerbelasting als verwoord onder a t/m e te verwerken in de module Aanpak betaald parkeren 2024 – 2035 (bijlage 1) en de module Aanpak betaald parkeren uit 2021 in te trekkeng. door de werkwijze bij het heffen van parkeerbelasting als verwoord onder a t/m e te verwerken in de Parkeervisie en de modules Parkeernormen en Parkeren in de openbare ruimte conform de de wijzigingsnotitie (bijlage 2).

Argumenten	
1.1	<p><u>Door de hele stad aan te wijzen als gebied voor heffen van parkeerbelasting kan betaald parkeren effectiever worden ingevoerd.</u></p> <p>De raad is bevoegd om gebieden aan te wijzen voor het heffen van parkeerbelasting zonder draagvlakmeting. De ervaring leert dat mensen alleen betaald parkeren willen als zij zelf parkeeroverlast ervaren. Daardoor is de aanpak van parkeeroverlast niet zo effectief omdat het probleem feitelijk verplaatst wordt. Daarnaast heeft het heffen van parkeerbelasting meerdere doelen. Zo draagt parkeerregulering bij aan de doelen uit het mobiliteitsbeleid en een meer rechtvaardige verdeling van de openbare ruimte.</p>
1.2	<p><u>Met de voorgestelde aanpak in 3 blokken wordt parkeeroverlast door het waterbedeфект verminderd.</u></p> <p>Aan de basis van de indeling in blokken ligt de (verwachte) parkeerdruk. Het eerste blok grenst aan gebieden waar al betaald parkeren is en/of waar de parkeerdruk hoog is. Door het waterbedeфект verwachten wij dat de parkeerdruk en/of overlast steeds verschuift naar (aangrenzende) gebieden waar parkeren nog gratis is. Door daar tijdig betaald parkeren in te voeren voorkomen we eventuele parkeeroverlast.</p>
1.3	<p><u>Het heffen van parkeerbelasting is een van de knoppen in het mobiliteitsbeleid van stad en regio om te komen tot een duurzaam mobiliteitssysteem.</u></p> <p>Zonder betaald parkeren zou het autobezit in Utrecht veel hoger zijn. Bij betaald parkeren maken mensen een meer bewuste afweging hoe te reizen. Het effect is dat er minder (rijdende) auto's zijn en mensen vaker kiezen voor lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Dat draagt ook bij aan de bereikbaarheid van en binnen de stad.</p> <p>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.</p>
1.4	<p><u>Door het heffen van parkeerbelasting ontstaat er ruimte voor andere functies in de openbare ruimte.</u></p> <p>De openbare ruimte is schaars en omdat Utrecht groeit is er meer ruimte nodig voor andere functies zoals groen, verblijven, spelen, fietsparkeren en deelmobiliteit. Met betaald parkeren ontstaat hiervoor meer ruimte.</p>
1.5	<p><u>Met het afwegingskader voor prioritering van gebieden binnen blokken is voor belanghebbenden duidelijk waarom een volgorde wordt voorgesteld.</u></p> <p>De afweging voor de volgorde van gebieden binnen een blok gebeurt met meetbare criteria en een "expert judgement" als dat nodig is. Daardoor wordt de prioritering transparant voor belanghebbenden.</p>
1.6	<p><u>Het proces voor de prioritering van gebieden is flexibel, waardoor de gemeente kan inspelen op actuele ontwikkelingen.</u></p> <p>Jaarlijks kijken we of de prioritering nog past bij actuele ontwikkelingen zoals parkeeroverlast en gebiedsontwikkelingen. Als dat nodig blijkt, kunnen we de volgorde van de gebieden nog aanpassen.</p>
1.7	<p><u>De aanpak invoeren betaald parkeren houdt rekening met bouwontwikkelingen.</u></p> <p>"Bouwontwikkelingen" is één van de criteria in het afwegingskader voor prioritering van de gebieden. Gebieden waar (grote) bouwontwikkelingen plaatsvinden willen we aan de voorkant inplannen voor invoeren betaald parkeren. Het gaat er bij deze gebieden om dat betaald parkeren is ingevoerd, voordat de eerste woningen</p>

	worden opgeleverd. Zo worden er in lijn met het mobiliteitsbeleid niet teveel parkeerplaatsen gebouwd en voorkomen we dat er teveel parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden aangelegd. Dan weten ook toekomstige bewoners waar ze aan toe zijn.
1.8	<p><u>Door nu als basis te kiezen voor korte venstertijden voorkomen we negatieve effecten voor bv mantelzorgers, oppas opa's en oma's, winkels etc en maken we de overstap naar betaald parkeren makkelijker.</u></p> <p>Voor rustige wijken is een venstertijd van 6 uur – 11 uur de basis. Door nu korte venstertijden te hanteren voorkomen we negatieve effecten voor bijvoorbeeld mantelzorgers, oppasopa's en -oma's, of winkels en sportvoorzieningen. En het geeft de gemeente de ruimte om alternatieven voor de auto (fiets- en loopvoorzieningen, openbaar vervoer en deelmobiliteit) te verbeteren. Mocht zich toch parkeeroverlast voordoen na 11 uur, dan kunnen de venstertijden alsnog worden uitgebreid. Voor wijken met meerdere functies is een korte venstertijd niet voldoende om parkeeroverlast te voorkomen. Daar kiezen we voor een langere venstertijd. Wij houden daarbij rekening met de huidige set venstertijden, om het aantal regimes te beperken. Als alternatieven op orde zijn, dan kunnen venstertijden worden uitgebreid naar de hele dag.</p>
1.9	<p><u>Met het laten meewegen van alternatieven voor de auto vanaf de prioritering in blok 2 komen we tegemoet aan zorgen van bewoners en bedrijven in de stad.</u></p> <p>In veel inspraakreacties staat dat alternatieven voor de auto vaak ontbreken. Daarbij ligt de focus vooral bij het openbaar vervoer. We willen, tegelijk met het invoeren van betaald parkeren in een gebied, deelmobiliteit en fietsvoorzieningen toevoegen, bijvoorbeeld deelauto's, deelbakfietsen en fietsenklemmen. Voor de lange termijn werken wij samen met de regio aan een schaa sprong van het openbaar vervoer. Deze dragen alle bij aan de bereikbaarheid van een gebied. We bekijken hoe we de aanwezigheid van zulke alternatieven voor de auto kunnen laten meewegen in de prioritering van gebieden in blok 2 en blok 3 met bijvoorbeeld een "bereikbaarheidstoets".</p>
1.10	<p><u>Met het afwegingskader voor prioritering van gebieden binnen blokken is voor belanghebbenden duidelijk waarom een volgorde wordt voorgesteld en wanneer zij (ongeveer) aan de beurt zijn.</u></p> <p>De afweging voor de volgorde van gebieden binnen een blok gebeurt met meetbare criteria en een expert judgement' als dat nodig is. Daardoor wordt de prioritering transparant voor belanghebbenden. In de prioritering van gebieden in blok 1 zijn bijvoorbeeld de parkeerdruk en het aantal meldingen opgenomen, naast andere overwegingen.</p>
1.11	<p><u>De prioritering in blok 1 houdt rekening met de uitkomst van de inspraak/consultatie.</u></p> <p>Uit de consultatie komt duidelijk naar voren dat bewoners van Voordorp in het gebied waar nog geen betaald parkeren is graag zien dat zo snel mogelijk betaald parkeren wordt ingevoerd. In dit gebied bestaat al overlast en bewoners zijn bezorgd dat dit groter wordt wanneer bij de sportvelden bij de Voorveldselaan betaald parkeren wordt ingevoerd. We hebben daarom deelgebied 3 van Voordorp vooraan in de prioritering gezet.</p>
1.12	<p><u>De aanpassingen in verschillende parkeerbeleidsstukken zijn nodig omdat de aanpak voor invoeren betaald parkeren, bij positieve besluitvorming over dit raadsvoorstel, is vernieuwd.</u></p> <p>Met de aanpassingen liggen de 'Parkeervisie' en de modules 'Parkeernormen' en 'Parkeren in de openbare ruimte' in lijn met de nieuwe module 'Aanpak betaald parkeren'.</p>
Kantttekeningen/ Risico's	

1.1	<p><u>Het merendeel van de inspraakreacties toont zich tegen invoeren van betaald parkeren omdat er geen sprake is van parkeeroverlast.</u></p> <p>De meeste mensen die tegen betaald parkeren zijn, geven aan dat waar zij wonen het niet nodig is omdat er geen sprake is van parkeeroverlast. Betaald parkeren in het centrum is logisch en acceptabel, daarbuiten is dat niet, vinden veel insprekers. Parkeeroverlast ontstaat onder meer door het waterbedeffect. Wij willen met onze aanpak dit effect zoveel mogelijk voorkomen door van tevoren grotere gebieden te kiezen met logische grenzen. Daarnaast is betaald parkeren één van de knoppen in het mobiliteitsbeleid en draagt bij aan de zogenaamde mobiliteitstransitie van het gebruik van de auto naar lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Parkeerregulering draagt ook bij aan verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. Deze publieke belangen vinden wij belangrijk.</p>
1.2	<p><u>Uit de inspraakreacties blijkt dat er zorg is voor huishoudens met een laag inkomen, ouderen en het vinden van personeel voor een aantal vitale beroepen.</u></p> <p>Er is veel zorg over de toenemende lasten met name voor de huishoudens met lage inkomsten, ouderen, zorg en het vinden van personeel voor de cruciale beroepen. Voor de huishoudens met de laagste inkomens werken we aan een regeling die tegemoet komt aan kosten voor mobiliteit. Met een venstertijd tussen 6 en 11 uur op werkdagen, gecombineerd met de al bestaande korting voor o.a. mantel- en thuiszorg, voorkomen we veel negatieve effecten van betaald parkeren.</p>
1.3	<p><u>Door de implementatie van het nieuwe vergunningensysteem kan de planning van Blok 1 onder druk komen te staan.</u></p> <p>Voor een aantal gebieden heeft de raad al besloten om daar betaald parkeren in te voeren. Zo zijn voor de Rivierenwijk en de sportvelden bij Voordorp moties aangenomen om daar dit jaar betaald parkeren in te voeren. Daarnaast is al besloten over betaald parkeren bij Merwedekanaalzone en over de Cartesiusdriehoek. Bij de besluitvorming over het parkeerregime van de Meerwedekanaalzone deelgebied 5 en omgeving is besloten om in Rivierenwijk, Transwijk- noord, Transwijk-zuid, Bedrijfsgebied Kanaleneiland zuid (Woonboulevard en deelgebied 6 Merwedekanaalzone) en een deel van Kanaleneiland-zuid, betaald parkeren in te voeren voordat de eerste woningen van deelgebied 5 worden opgeleverd. Daarbij is het doel dat uitwijkgedrag van parkeerders met bestemming Merwede wordt voorkomen. Bij besluitvorming over de Cartesiusdriehoek is besloten om naast het betreffende plangebied betaald parkeren in te voeren voor het Werkspoorkwartier en de Schepenbuurt. Betaald parkeren wordt in deze gebieden zoveel als mogelijk nog in 2023 ingevoerd. We zijn daarnaast bezig met de implementatie van een nieuw vergunningensysteem. Hierdoor is het mogelijk dat niet in alle bovengenoemde gebieden in 2023 betaald parkeren kan worden ingevoerd. Dan kan de planning van Blok 1 gaan schuiven.</p>

Financiën

De opbrengsten van de parkeerbelasting investeren we (na aftrek van de extra kosten die dit met zich meebrengt voor de parkeerexploitatie) in de kwaliteit van de stad, in alternatieve vormen van vervoer en voorzieningen in de wijken via het investeringspakket 'Groeï in Balans'. Dit is opgenomen in de Begroting 2023. Uit deze opbrengsten worden ook de kosten voor de Aanpak invoeren betaald parkeren betaald. Voor de berekening van de extra opbrengsten is uitgegaan van de huidige venstertijden in B1 gebied, waaronder een venstertijd van 6 uur – 11 uur.

Vervolg

Na besluitvorming in de raad worden voorbereidingen getroffen voor het invoeren van betaald parkeren in de verschillende gebieden in blok 1. Daarnaast werken we aan een wijze om het criterium over Alternatieven op orde te laten meewegen in de prioritering van gebieden in de blokken 2 en 3.

Participatie

Op advies van het participatienetwerk van de gemeente Utrecht hebben we gekozen voor een inspraak/consultatietraject, omdat de beïnvloedingsruimte klein is. We hebben een webinar en vier inloopbijeenkomsten georganiseerd om de aanpak toe te lichten voor belangstellenden. In totaal hebben zijn circa 1.350 individuele reacties ingestuurd. Daarnaast hebben we reacties ontvangen van de Politie, de WMO cliëntenraad, de zorg, U10 (omliggende gemeenten), en ondernemersverenigingen, sportclubs. In de reactienota zijn alle reacties van een antwoord voorzien. Zij ontvangen allen de reactienota en op de brieven volgt een antwoordbrief.

Communicatie

Bij de invoeren van betaald parkeren in de verschillende gebieden worden bewoners geïnformeerd over wanneer betaald parkeren wordt ingevoerd, wat dit betekent voor de bewoners, welke parkeervergunningen er zijn, hoe een parkeervergunning kan worden aangevraagd, de bezoekersregeling etc.

(Niet)Referendabel

De Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht is niet van toepassing omdat dit een raadsvoorstel over de vaststelling van gemeentelijke tarieven en belastingen (artikel 3 lid 2 onder e Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

1. Module Aanpak invoeren betaald parkeren 2024 - 2035
2. Wijzigingsnotitie tbv aanpassingen in de Parkeervisie en de modules Parkeernormen en Parkeren in de openbare ruimte.
3. Juridisch advies AKD mbt art 225 van de Gemeentewet
4. Juridisch advies AKD mbt de referendumverordening (van 2017)

Bijlagen informatief

- Reactienota invoeren betaald parkeren stadsbreed
- Inspraakreacties van lokale overheden en diverse organisaties en groepen en antwoordbrieven