

Reactienota

Invoeren betaald parkeren in de hele stad

Juni 2023

Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
2	Samenvatting	4
3	Aanpassingen op het concept	5
4	Reacties op het voorstel Aanpak invoeren betaald parkeren	6
4.1	Individuele reacties – Samenvatting	6
4.2	Brieven – Samenvatting	10
5	Individuele reacties en beantwoording	17
5.1	17

Gekozen is voor inspraak/consultatie waarbij belanghebbenden de gelegenheid hadden te reageren op de plannen. De periode liep vanaf 24 maart tot en met 5 mei 2023.

Communicatie beschrijven

2 Samenvatting

Begin hier met de samenvatting van het document.

3 Aanpassingen op het concept

- Voordorp

Naar aanleiding van de inspraakreacties is Voordorp van 2025 naar 2024 vervroegd.

4 Reacties op het voorstel Aanpak invoeren betaald parkeren

4.1 Individuele reacties – Samenvatting

Naast het onderschrijven van de positieve doelen en effecten en het voorkomen van parkeeroverlast door het invoeren van betaald parkeren in de hele stad zijn er tijdens de inspraakperiode ook een aantal daaraan verbonden vragen en zorgen naar voren gebracht. Uit de vele individuele reacties zijn onderstaand de meest voorkomende onderwerpen benoemd en toegelicht. Deze toelichting vormt eveneens de basis voor de beantwoording van de reacties zoals opgenomen in paragraaf 4.2 van deze nota.

Reden invoeren betaald parkeren en onderbouwing

Er zijn veel vragen gesteld naar de achtergronden bij het voorgenomen besluit tot het invoeren van betaald parkeren in de hele stad. Wat is de noodzaak, waarom ook in ver van de binnenstad afgelegen woonwijken, ook als er geen sprake is van parkeeroverlast.

Betaald parkeren is een effectief middel van parkeerregulering en de belangrijkste maatregel die ingezet kan worden tegen parkeeroverlast. De ervaring leert dat de parkeeroverlast bij het invoeren van betaald parkeren opschuift: het waterbedeffect. Dit waterbedeffect willen we zoveel mogelijk voor zijn en hiermee voorkomen dat bewoners eerst parkeeroverlast moeten ervaren voordat deze opgelost kan worden.

Naast het tegengaan van parkeeroverlast zijn er ook andere redenen waarom de komende 12 jaar betaald parkeren in de hele stad gaan invoeren. Utrecht groeit de komende jaren hard. Het invoeren van betaald parkeren in de hele stad zorgt voor minder stilstaande auto's op straat en minder rijdende auto's op de weg en draagt bij aan de doelen die gesteld zijn in ons Mobiliteitsplan 2040 en de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Zo houden we onze groeiende stad bereikbaar. Daarnaast is de openbare ruimte schaars. Het ruimtebeslag van de auto is groot ten opzichte van alternatieve vormen van vervoer. We vinden het redelijk dat hiervoor wordt betaald. Door het invoeren van betaald

parkeren houden we ruimte voor andere functies in de openbare ruimte zoals groen, fietsparkeren, verblijven en spelen.

Ook stimuleren we hiermee de duurzame en/of gezonde alternatieven voor de (eigen) auto. Met parkeerdrukmetingen die we jaarlijks (gaan) doen houden we goed zicht op de situatie in de verschillende wijken en werken we jaarlijks de volgorde van de gebieden waar we betaald parkeren gaan invoeren bij.

Participatie

Er is aangegeven dat de informatie over de plannen, de terinzagelegging van de stukken en de inspraakmogelijkheden niet de hele stad heeft bereikt. Daarbij is ook geen sprake van enige vorm van participatie. In reacties wordt gevraagd om de draagvlakmeting te handhaven of een referendum te houden. *De bekendmaking van het plan en de inspraakmogelijkheid voor het invoeren van betaald parkeren hebben wij op meerdere manieren aangekondigd: onder andere via onze site, social media en een persbericht (zie ook...). Dit persbericht heeft ook grote aandacht gekregen in regionale media. Daarnaast hebben we meerdere informatiebijeenkomsten georganiseerd, op het Stadskantoor én in meerdere wijken van de stad. Ook is er een webinar geweest waarbij mensen vragen konden stellen. Uit de vele reacties is gebleken dat het onderwerp veel mensen heeft bereikt. In deze nota is ons antwoord op alle reacties te lezen.*

Met dit plan kiezen wij ervoor niet langer gebruik te maken van een draagvlakmeting bij het invoeren van betaald parkeren. Bij het invoeren van betaald parkeren op basis van een draagvlakmeting moet eerst een groot deel van de bewoners van een gebied overlast ervaren voordat met betaald parkeren een oplossing geboden kan worden. Dit betekent dat we steeds in kleine gebieden betaald parkeren kunnen invoeren. De overlast schuift vervolgens op naar het gebied ernaast: het waterbedeffect. Dit waterbedeffect willen we zoveel mogelijk voor zijn om te voorkomen dat bewoners eerst parkeeroverlast moeten ervaren voordat deze opgelost kan worden. Het raadsbesluit is volgens ons niet referendabel aangezien het gaat om een belasting.

Venstertijden

Over de venstertijden zijn reacties ontvangen die gaan over de keuze van de tijden en mogelijkheden om daarvan af te wijken in de toekomst. In een aantal reacties wordt aangegeven dat bij een venstertijd tussen 6 uur en 11 uur van maandag tot en met vrijdag bv oppas-oma's en opa's of mantel- of thuiszorg nog steeds moeten betalen voor parkeren als zij doordeweeks voor 11 uur komen.

Bij het invoeren van betaald parkeren gaan wij uit van standaardtijden waarin betaald moet worden, behalve als er zwaarwegende redenen zijn om hiervan af te wijken. Deze tijden zijn van 06.00 uur tot 11.00 uur van maandag tot en met vrijdag waarmee de meeste 'ongewenste' parkeerders geweerd worden. Buiten deze tijden blijft het parkeren gratis. We hebben voor deze tijden gekozen omdat hiermee vreemdparkerders zoals forenzen of bewoners van andere wijken worden geweerd terwijl de impact voor bewoners en bezoekers zo beperkt mogelijk blijft.

Na invoering van betaald parkeren blijven we de parkeerdruk monitoren en kunnen we, na overleg met bewoners en andere betrokkenen, besluiten om de tijden aan te passen en het venster te vergroten.

Voor bewoners die mantel, thuiszorg en/of wijkverpleging en kraamzorg aan huis ontvangen, bestaat overigens al een aparte kortingsregeling voor de zorgverlener.

Financiën

Indieners van een reactie merken op dat de gemeente betaald parkeren invoert om er vooral geld mee te verdienen en een verkapte belastingmaatregel is om tekorten in de begroting te dekken. Daarnaast kost invoering van betaald parkeren de gemeente ook veel geld en is het onduidelijk of de opbrengsten ook ten goede komen aan de gebieden waar het wordt ingevoerd.

Betaald parkeren levert de gemeente inkomsten op. Met het invoeren gaan we parkeerverlast tegen, houden we de stad bereikbaar, komt er een betere verdeling van de openbare ruimte en stimuleren we alternatieven voor de (eigen) auto. De inkomsten zetten we in voor het investeringspakket 'Groeï in Balans', waarbij de groei van de stad gepaard gaat met investeringen in groen, voorzieningen, mobiliteit en de kwaliteit van de openbare ruimte.

Wij hebben bij het financiële plaatje rekening gehouden met extra kosten die uitbreiding van betaald parkeren met zich meebrengt. We gaan binnenkort over op een nieuw systeem waarbij 'betaald parkeren' zoveel mogelijk is gedigitaliseerd.

Kosten (en lage inkomens)

Veel reacties gaan over de hoogte van de vergunningen en het bezoekerstarief. De lasten voor de laagste inkomens worden onevenredig hoger en het vergroot de verschillen tussen arm en rijk.

Een eerste parkeervergunning kost ongeveer 12,50 euro per maand, een tweede parkeervergunning kost ongeveer 31 euro per maand (prijspeil 2023). We werken ook aan een tegemoetkoming in de kosten voor mensen met een laag inkomen. Alle bewoners kunnen ook een bezoekersvergunning

aanvragen (ook inwoners die zelf geen auto hebben) waarmee bezoek 50% korting krijgt op het uurtarief.

Voor bewoners die thuis-, mantel- of kraamzorg en de wijkverpleging aan huis ontvangen hebben we al een aparte regeling, waarmee de zorgverlener 75% korting krijgt op het uurtarief.

Sociaal isolement

In een aantal reacties wordt gewezen op het risico van sociaal isolement bij betaald parkeren, ook voor ouderen. Bezoekers zullen niet of minder vaak langskomen. Auto-afhankelijke bewoners zullen in mindere mate gebruik maken van winkels, maatschappelijke, sociaal-culturele voorzieningen en het bezoeken van anderen.

Bij het invoeren van betaald parkeren gaan wij uit van standaardtijden waarin betaald moet worden, behalve als er zwaarwegende redenen zijn om hiervan af te wijken. Deze tijden zijn van 06.00 uur tot 11.00 uur van maandag tot en met vrijdag. Buiten deze tijden blijft het parkeren gratis. We hebben voor deze tijden gekozen omdat hiermee vreemdparkerders zoals forenzen of bewoners van andere wijken worden geweerd terwijl de impact voor bewoners, ondernemers en bezoekers zo beperkt mogelijk blijft. Daarnaast kunnen alle bewoners een bezoekersvergunning aanvragen waarmee bezoek 50% korting krijgt op het uurtarief. Door te werken aan goede alternatieven en ervoor te zorgen dat deze beschikbaar blijven zorgen we ervoor dat voorzieningen en winkels bereikbaar blijven.

Auto nodig

Het beperken van de mogelijkheden om over een eigen auto te beschikken gaat ten koste van de kernwaarden vrijheid, autonomie en mogelijkheden waarover bewoners nu beschikken. Het beschikken over een eigen auto is van belang en wenselijk voor zowel zakelijk- als privégebruik. Mensen hebben een auto nodig om naar het werk te gaan, om de kinderen naar school of opvang te brengen, voor boodschappen doen etc.

Autobezit en -gebruik is voor iedereen een combinatie van persoonlijke keuzes en omstandigheden. Wij kunnen als gemeente niet bepalen voor wie het gebruik van de auto een noodzaak is en wat de auto betekent voor ieder afzonderlijk individu of huishouden. . We vinden het belangrijk dat de alternatieven voor de (eigen) auto in de hele stad beschikbaar zijn. Hier werken we aan door bijvoorbeeld het aanleggen van fietsstraten, meer en betere fietsparkeerplekken en het realiseren van deelhubs waar verschillende vormen van deelfervoer beschikbaar zijn.

Sport

Vanuit gebruikers van de sportvoorzieningen zijn reacties ontvangen die wijzen op het verhogen van een drempel om te gaan sporten bij het invoeren van betaald parkeren. Ook vrijwilligers die ondersteunende werkzaamheden verrichten en zijn aangewezen op een auto zien dit als een groot nadeel. Ook wordt in veel gevallen geen parkeeroverlast ervaren en is betaald parkeren niet gastvrij tegenover sporters die van buiten Utrecht komen.

Met dit plan voeren we betaald parkeren in de hele stad in, zonder uitzonderingen of ontheffingen rond bijvoorbeeld sportverenigingen. Op deze manier voorkomen we parkeeroverlast op deze plekken en houden we de hele stad bereikbaar. Ook weten we uit het verleden dat parkeerterreinen van sportverenigingen veel parkeeroverlast ervaren wanneer daar geen, maar in omringende gebieden wel betaald parkeren is ingevoerd (het waterbedeffect). Om dit te voorkomen voeren we ook bij sportverenigingen betaald parkeren in. Bij het invoeren van betaald parkeren gaan wij uit van standaardtijden waarin betaald moet worden, behalve als er zwaarwegende redenen zijn om hiervan af te wijken. Deze tijden zijn van 06.00 tot 11.00 van maandag tot en met vrijdag. Buiten deze tijden blijft het parkeren gratis. Dit betekent dat er voor bezoek dat doordeweeks ná 11.00 uur of in het weekend plaats vindt, er niet betaald hoeft te worden voor het parkeren. We verwachten dat de impact voor sporters en vrijwilligers van sportclubs hierdoor beperkt is, aangezien de meeste activiteiten buiten de venstertijden plaatsvinden. Voor medewerkers kunnen verenigingen een bedrijfsparkeervergunning aanvragen.

We gaan met vertegenwoordigers van de sportverenigingen in gesprek om te bespreken wat betaald parkeren voor hen betekent en om mee te denken over passende mobiliteitsoplossingen. Ten aanzien van het parkeerregime is geen maatwerk mogelijk, met als enige uitzondering een kleine aanpassing van de venstertijden voor betaald parkeren als dat wenselijk is voor het functioneren van het gebied.

Met het invoeren van betaald parkeren stimuleren we duurzame en gezonde alternatieven van de (eigen) auto. Deze doelstelling sluit aan bij de maatschappelijke waarde van de sportverenigingen in de stad. Om ervoor te zorgen dat ook op de momenten waarop er gesport wordt deze alternatieven aantrekkelijk zijn, werken we hard aan deze alternatieven door bijvoorbeeld het aanleggen van fietsstraten, meer en betere fietsparkeerplekken en het realiseren van deelhubs waar verschillende vormen van deelvervoer beschikbaar zijn. Ook zijn we in gesprek met de provincie, het Rijk en vervoerders over de kwaliteit en beschikbaarheid van het openbaar vervoer.

Voordorp deelgebied 3

Veel bewoners van Voordorp zijn voorstander van invoeren van betaald parkeren in hun gebied vanwege parkeeroverlast. Het invoeren van betaald parkeren op de Voortveldselaan (sportvelden) vindt men onbegrijpelijk als dan niet gelijk in deelgebied 3 van Voordorp betaald parkeren wordt ingevoerd. Een enkele reactie is tegen betaald parkeren in Voordorp deelgebied 3 omdat zij geen parkeeroverlast ervaren en omdat een draagvlakmeting in 2021 uitwees dat een meerderheid daar tegen betaald parkeren was.

In 2022 is er een draagvlakmeting gedaan voor het invoeren van betaald parkeren in Voordorp. Hierbij stemde destijds de meerderheid van de bewoners van deelgebied 3 tégen het invoeren van betaald parkeren. In de deelgebieden 1, 2 en 4 stemde een meerderheid voor betaald parkeren. Dat is toen ook ingevoerd. Op 22 december 2022 heeft de raad via Motie 400 opdracht gegeven het betaald parkeren op te starten voor de Voorveldselaan (deelgebied 5 in Voordorp) en daarbij aan te sluiten bij het regime dat geldt voor de Veemarkt. Vanaf 1 augustus 2023 geldt in dat gebied betaald parkeren. Voor deelgebied 3 ligt er geen raadsbesluit om betaald parkeren in te voeren.

Naar aanleiding van de vele inspraakreacties waarin gevraagd wordt om Voordorp deelgebied 3 in de planning naar voren te halen hebben we besloten om hier gehoor aan te geven. Voordorp is van 2025 naar 2024 verplaatst.

Zorgpersoneel

Zorgverleners uiten zorgen over de kosten die parkeren bij cliënten met zich mee gaat brengen

Autobezit en -gebruik is voor iedereen een combinatie van persoonlijke keuzes en omstandigheden. Huisartsen en verloskundigen die huisbezoeken doen kunnen een parkeervergunning voor hulpverleners aanvragen. Voor bewoners die mantel, thuiszorg en/of wijkverpleging en kraamzorg aan huis ontvangen, bestaat overigens al een aparte kortingsregeling voor de zorgverlener. Voor zorgpersoneel dat op onregelmatige tijden werkt en/of de wijk in moet is het extra belangrijk dat de (mobiliteits)alternatieven op orde zijn zodat zij minder afhankelijk zijn van de auto. Ook is het voor zorginstellingen mogelijk om bedrijfsparkeervergunningen aan te vragen. Bij het invoeren van betaald parkeren in een gebied gaan we in gesprek met zorginstellingen om te bespreken wat de invoer voor hen betekent en om mee te denken over passende mobiliteitsoplossingen.

Religieuze instellingen

Gebruikers en bezoekers van religieuze instellingen hebben zorgen over de kosten die een bezoek aan deze instellingen met zich mee gaat brengen

indien betaald parkeren overal wordt ingevoerd. Hiermee komt deze maatschappelijke functie in gevaar en wordt ook het recht op het belijden van een godsdienst of levensovertuiging belemmert.

Met dit plan voeren we betaald parkeren in de hele stad in, zonder uitzonderingen of ontheffingen rond religieuze, maatschappelijke en culturele instellingen. Op deze manier voorkomen we parkeeroverlast op deze plekken en houden we de hele stad bereikbaar.

Bij het invoeren van betaald parkeren gaan wij uit van standaardtijden waarin betaald moet worden, behalve als er zwaarwegende redenen zijn om hiervan af te wijken. Deze tijden zijn van 06.00 tot 11.00 van maandag tot en met vrijdag. Buiten deze tijden blijft het parkeren gratis. Hiermee verwachten we dat de maatschappelijke functie van religieuze instellingen niet in gevaar komt. Voor medewerkers kunnen de religieuze instellingen een bedrijfsparkeervergunning aanvragen.

Alternatieven en parkeerhubs

Het streven naar minder rijdende en geparkeerde auto's vraagt ook om beschikbare alternatieven voor mensen die afhankelijk zijn van de auto, is een veel ingebrachte stelling. Eén van de mogelijk alternatieven voor het parkeren van de auto op straat is het parkeren op afstand in de zogenaamde hubs. Er is behoefte aan meer informatie over deze hubs maar ook over de beschikbaarheid van OV, deelfervoer en de kosten daarvan.

Het invoeren van betaald parkeren draagt bij aan de doelen die gesteld zijn in ons Mobiliteitsplan 2040 en de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. We zijn bezig met het stimuleren van de alternatieven voor de (eigen) auto door bijvoorbeeld het aanleggen van fietsstraten, meer en betere fietsparkeerplekken en het realiseren van hubs waar verschillende vormen van deelfervoer beschikbaar zijn. Ook zijn we in gesprek met de provincie, het Rijk en vervoerders over de kwaliteit en beschikbaarheid van het openbaar vervoer. En bij de prioritering van gebieden in blokken 2 en 3 zullen we ook de beschikbaarheid van alternatieven voor autogebruik laten meewegen.

De module Parkeerhubs laat zien hoe we hubs aan de rand van de stad en op andere plekken in de regio willen gebruiken om te zorgen dat bewoners én bezoekers van de stad niet meer met de auto maar met andere vormen van vervoer de stad in komen. Denk dan aan het openbaar vervoer, de fiets of deelfervoer.

Het invoeren van betaald parkeren draagt bij aan de doelen die gesteld zijn in ons Mobiliteitsplan 2040 en de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. We zijn bezig met het stimuleren van de alternatieven voor de (eigen) auto door bijvoorbeeld het aanleggen van fietsstraten, meer en betere fietsparkeerplekken en het realiseren van deelhubs waar verschillende vormen

van deelfervoer beschikbaar zijn. Ook zijn we in gesprek met de provincie, het Rijk en vervoerders over de kwaliteit, beschikbaarheid en kosten van het openbaar vervoer.

Overgangsregeling 3de en 4de vergunning

Bewoners in (nog) niet betaald parkeergebied vragen zich af of zij bij het invoeren van betaald parkeren direct worden geconfronteerd met een beperking op het aantal aan te vragen vergunningen.

Bij het invoeren van betaald parkeren werken wij met een overgangsregeling. Dit houdt in dat men éénmalig meer dan de standaard twee parkeervergunningen aan kunt vragen, tot een maximum van vier parkeervergunningen per adres. Hierbij geldt wel dat er voldoende ruimte op straat moet zijn en ook worden parkeerplekken op eigen terrein afgetrokken van het aantal aan te vragen vergunningen. Daarnaast kan iemand maximaal 2 vergunningen op naam krijgen.

Eigen parkeervoorziening

Er is sprake van onduidelijkheid of een vergunning kan worden aangevraagd indien er op eigen grond wordt geparkeerd. In een aantal reacties wordt ook aangegeven dat zij de tuin zullen omvormen tot een parkeerplaats mocht betaald parkeren worden ingevoerd.

Heeft woning/bedrijf een parkeermogelijkheid met een eigen oprit, parkeerplaats of in een garage, dan wordt dit afgetrokken van het aantal vergunningen. Is er sprake van 1 parkeerplaats op eigen terrein en worden er in de betreffende buurt 2de vergunningen uitgegeven, dan kan er een tweede vergunning worden aangevraagd. Op het moment dat we betaald parkeren gaan invoeren in een gebied doen we op dat moment een inventarisatie van eigen parkeervoorzieningen. Dit doen we onder andere aan de hand van gegevens uit het Kadaster, omgevingsvergunningen en een schouw. Parkeren in een tuin mag niet als deze geen bestemming 'parkeren' heeft, ook niet als deze bestraat is. Bovendien is een inrit noodzakelijk want er mag niet over de stoep gereden worden. Hiervoor is een inritvergunning nodig.

Grote voertuigen & campers

Op diverse locaties is sprake van geparkeerde (grote) bestelbussen, campers en vrachtwagens. Veel vragen gaan over hoe wordt hiermee omgegaan indien er betaald parkeren wordt ingevoerd.

In woonwijken is het parkeren van dergelijke voertuigen onwenselijk. In de APV staat dat het parkeren dergelijke grote voertuigen verboden is op de openbare weg. Op het parkeren van deze voertuigen op bedrijventerreinen wordt momenteel niet gehandhaafd. Wanneer betaald parkeren op de grote

bedrijventerreinen zoals Lage Weide en Overvecht invoeren zal dit een punt van aandacht. Deze meeste bedrijventerreinen zitten in blok 2 en 3 en komen dus op zijn vroegst in 2026 aan de beurt.

4.2 Brieven – Samenvatting

In deze paragraaf zijn de reacties vanuit een tiental organisaties beknopt weergegeven. Deze zullen worden voorzien van een beantwoording in een brief gericht aan de indieners.

1. Lister, namens 20 zorg- en welzijnsorganisaties
2. UTRECHT10, namens 10 buurgemeenten
3. Industrievereniging Lage Weide
4. Politie Eenheid Midden-Nederland
5. Coöperatieve Vereniging van Eigenaren in het Winkelcentrum Overvecht U.A.
6. Bedrijvenkring Cartesiusweg (BKC)
7. Woonboulevard Utrecht (WBU) en Lokaal Retailbelang
8. Gemeente Houten
9. Bewonersplatform Overvecht en Wijkplatform Overvecht
10. Wmo Cliëntenraad (WmoCR)

1. Lister, namens 20 zorg- en welzijnsorganisaties

Vanuit het perspectief van ons werkgeverschap in de zorg- en welzijnssector baart het betaald parkeren invoeren in de gehele stad grote zorgen. In de huidige tijd is het al een hele uitdaging om voldoende personeel in zorg en welzijn aan te trekken en te behouden voor de stad. De komst van betaald parkeren betekent voor onze medewerkers dat zij dit grotendeels zelf moeten gaan betalen. Dit geldt zowel voor medewerkers op vaste zorglocaties als ook voor medewerkers die ambulante werken. In relatie met ook andere stijgende kosten (inflatie, energie, boodschappen etc.) betekent dat een grotere financiële last voor onze medewerkers. Daarmee wordt onze aantrekkelijkheid als werkgever ingeperkt. Maar bovenal wordt de kans steeds groter dat zij eerder voor een zorg- en welzijnsorganisatie buiten de stad Utrecht kiezen. Deze verwachting wordt ook onderbouwd in onderzoek dat gedaan is onder de medewerkers van Lister, maar zal evenzo gelden voor alle zorg- en welzijnsorganisaties in de stad. Wij zouden graag samen met de stad Utrecht naar oplossingen willen zoeken, zodat wij met voldoende medewerkers de zorg en ondersteuning kunnen blijven bieden die nodig is. We denken hierbij aan de mogelijkheid van vrijstelling voor zorg- en welzijn personeel, meer mogelijkheden in betaalbare en het aantal vergunningen voor zorg- welzijnsorganisaties, mogelijkheden voor tegemoetkoming bij reizen per e-bike/stadsfiets en/of andere duurzame reis oplossingen.

Autobezit en -gebruik is voor iedereen een combinatie van persoonlijke keuzes en omstandigheden. Huisartsen en verloskundigen die huisbezoeken doen kunnen een parkeervergunning voor hulpverleners aanvragen. Voor ander zorgpersoneel dat op onregelmatige tijden werkt en/of de wijk in moet is het extra belangrijk dat de (mobiliteits)alternatieven op orde zijn zodat zij minder afhankelijk zijn van de auto. Ook is het voor zorginstellingen mogelijk om bedrijfsvergunningen aan te vragen. Bij het invoeren van betaald parkeren in een gebied gaan we in gesprek met zorginstellingen om te bespreken wat de invoer voor hen betekent en om mee te denken over passende mobiliteitsoplossingen.

2. UTRECHT10, namens 10 buurgemeenten

De invoering van betaald parkeren in de gemeente Utrecht moet gepaard gaan met de volgende vervolgstappen en maatregelen:

1. Onderzoek naar de gevolgen van de invoering op de wijken in de regio + monitoring tijdens de uitrol van betaald parkeren. Het is van groot belang dat we inzicht krijgen in de effecten van de voorgenomen maatregelen zodat we richting samenleving en gemeenteraden een goed onderbouwd verhaal hebben over wat deze invoering betekent voor de wijken in de regio. Het uitgangspunt daarbij is dat we geen onderscheid maken tussen Utrecht en de buurgemeenten, we zijn samen één regio. Het is belangrijk om dat juist rondom dit besluit uit te stralen. Parkeerbeleid leidt tot uitwijkgedrag. De automobilist zoekt een eigen optimum tussen reistijd, - kosten en discomfort. Bij het verhogen van de parkeertarieven zien we dat automobilisten die een vergoeding krijgen van hun werkgever met minder vertraging kunnen doorrijden naar de betaald-parkeerlocaties nabij de eindbestemming. Overige automobilisten blijven parkeren in de schil rondom het betaald P-gebied. Graag onderzoeken wij hoe bovenstaand gedrag ook in de buurgemeenten van Utrecht zal optreden na invoering van de voorgenomen maatregel.
2. Op basis van bovenstaand onderzoek brengen we in beeld en spreken we bestuurlijk af in welke buurten uitbreiding of regulering van parkeren gewenst/noodzakelijk is. Dat vergt vervolgens bestuurlijke en politieke besluiten in gemeenten waarbij het in sommige gevallen kan helpen als vanuit de gemeente Utrecht hulp wordt aangeboden bij de organisatie van het gereguleerd parkeren. Is de gemeente Utrecht bereid om het parkeerbedrijf Utrecht op aanvraag gereguleerd parkeren in de buurgemeenten te laten organiseren? Dit blijft maatwerk aangezien sommige gemeenten al betaald parkeren hebben en zelf een verdere uitrol kunnen organiseren al kan ook daar het delen van mensen en materiaal meerwaarde bieden.
3. Het is maatschappelijk en bestuurlijk dringend gewenst om het invoeren van betaald parkeren te koppelen aan het realiseren van regionale

(multimodale) parkeerhubs om zowel inkomend woon-werk verkeer van een goed alternatief te voorzien als de overlast in de buurgemeenten te kanaliseren. Deze hubs bieden forenzen een alternatief om hun auto te parkeren en met openbaar vervoer of fiets het laatste stukje te reizen naar hun bestemming in Utrecht. De U10 gemeenten zien goede mogelijkheden om de realisatie van hubs bestuurlijk en programmatisch te koppelen aan de invoering van betaald parkeren zodat we wortel en stok combineren en de effectiviteit van de uitvoering van de regionale mobiliteitsstrategie vergroten. Daarnaast kunnen opbrengsten van betaald parkeren gebruikt worden om parkeerhubs te realiseren en exploiteren. Wij willen benadrukken dat ons inziens de hubs vooral een regionaal en zelfs nationaal belang dienen en dat dus de financiering niet op het bordje van de betreffende gemeente terecht kan komen. Zie de U Ned parkeerstrategie voor een overzicht van mogelijke parkeerhubs, sommige gelegen bij zogenaamde Regiopoorten in de regio.

4. Gezamenlijk willen we werken aan het aanbieden van kwalitatief goede alternatieven voor autogebruik in de spits, bijvoorbeeld via het Alternatief Ring Utrecht en U Ned Aanpak 2030 in combinatie met het stimuleren van het gebruik van alternatieven door middel van een hechte Goed op Weg samenwerking. Met de provincie Utrecht, als OV autoriteit in de regio, zullen we eendrachtig moeten optrekken om het OV-netwerk in de regio te intensiveren en uit te breiden, bijvoorbeeld naar de aan te leggen regionale parkeerhubs. Voor het uitwerken van bovenstaande vervolgstappen en maatregelen stellen wij voor om samen met de provincie Utrecht en alle belanghebbende gemeenten een bestuurlijk overleg in het leven te roepen om onderzoek te coördineren en benodigde maatregelen op een slimme manier te combineren met de invoering van betaald parkeren zodat we gezamenlijk stappen zetten om de invoering van betaald parkeren te koppelen aan het financieren van alternatieven, het uitbreiden van handhaving en het stimuleren van de mobiliteitstransitie in de regio.

Ad 1. Binnen de gemeente gaan we jaarlijks de effecten monitoren. Wellicht dat we dit ook voor de buurgemeentes kunnen doen. Maar dit moet dan niet een blanco cheque zijn voor onderzoek. We moeten dan gericht naar bepaalde locaties kunnen kijken waar we op voorhand verwachten dat er overlast is.

Ad 2. Wij kunnen onze expertise inzetten om buurgemeenten te helpen met het nemen van keuzes rondom parkeerbeleid en regulering. Eventuele verdere hulp en ondersteuning kan te zijne tijd bekeken worden. Belangrijk is om voor- en nadelen voor beide gemeentes in kaart te brengen.

Ad 3. De inkomsten die ontstaan door het invoeren betaald parkeren in de hele stad gaan naar investeringspakket 'Groei in Balans'. Onze eigen visie Hubs of de deelname aan de mobiliteitsstrategie van U Ned staat hier dus los van. Wel zien wij in dat het belangrijk is om de dekking voor de hubs vanuit een regionaal en nationaal perspectief te bekijken. Een koppeling met invoeren van betaald parkeren in Utrecht vinden wij hierin niet nodig.

Ad 4. Het aanbieden van goede alternatieven op de (eigen) auto is bij het invoeren van betaald parkeren van groot belang. Wij werken hier dan ook graag aan mee.

Bij de invoering zullen we in overleg gaan met aangrenzende gemeentes om communicatie richting bewoners af te stemmen en om te zorgen dat ambtelijk en bestuurlijk iedereen op de hoogte is. Het eventueel uitnodigen van raadsleden/wijkraden van aangrenzende gemeentes is een mogelijkheid, dit zullen we onderzoeken. Daarnaast worden ook gedragscampagnes (bijv. rondom deelmobiliteit) meegenomen in de uitrol. Ook hier kunnen we afstemmen hoe we deze ook in de wijken over de gemeentegrens kunnen inzetten (Goedopweg).

3. Industriereniging Lage Weide

1. Tegengaan waterbedeffect

Aanleiding: de invoering van betaald parkeren staat voor ons bedrijventerrein geplandeerd voor 2031- 2034. Maar vanaf volgend jaar wordt al betaald parkeren ingevoerd in o.a. Oog in Al waardoor de parkeerdruk naar verwachting de komende jaren juist toe zal nemen op ons bedrijventerrein. Onze vraag: u heeft de ambitie om alternatieve vervoerswijzen aantrekkelijker te maken, waardoor autogebruik kan afnemen. Bent u in staat en bereid om al zodanige investeringen te doen, dat het door ons gevreesde 'waterbedeffect' afdoende gedempt wordt? Een mogelijke oplossingsrichting: wacht niet tot de opbrengsten van betaald parkeren geïncasseerd

zijn, maar investeer nu al extra in de benodigde infrastructuur. Dus: beter OV, meer P+R mogelijkheden, betere fietspaden enzovoorts. Omdat je niet eerst een probleem wil creëren en pas daarna dat probleem gaat aanpakken.

2. Venstertijden invoeren

Verscheidene bedrijven op Lage Weide ontvangen klanten en leveranciers die aan de openbare weg moeten parkeren om te laden en te lossen. Dat kan meestal niet met de fiets of openbaar vervoer en er is dus geen redelijk alternatief voor deze relaties van onze ondernemers. Daarnaast hebben verschillende werknemers, goederenvervoerders en bezoekers van de bedrijven op ons bedrijventerrein geen fatsoenlijk alternatief voor vervoer per

(vracht)auto. Onze vraag: wat gaat de gemeente Utrecht doen om dit probleem op te lossen? Een mogelijke oplossingsrichting: in winkelcentra gebruikt men hiervoor blauwe zones en/of 1e uur gratis parkeren acties, of worden venstertijden ingesteld. Dat laatste lijkt het meest logisch voor ons bedrijventerrein, zeker ook omdat er al een voornemen is om venstertijden in te stellen voor vrachtauto's in het gebied rondom de Zonnebaan, Savannahweg en Bariumweg.

3. Bewonersvergunningen uitgeven

Op dit moment is er geen passend vergunningenbeleid voor bedrijventerreinen. Nu wordt gewerkt met A1, A2 en B1 zoneringen. Voor een bedrijf dat voor eigen (personeels)parkeren afhankelijk is van parkeerplekken op straat, lopen de kosten van vergunningen in dit model snel op. De zone B1 is ooit bedacht voor woonwijken waar ook wat bedrijven zitten. Maar die hoge tarieven voor vergunningen zijn niet passend voor een bedrijventerrein als Lage Weide. De nu dreigende hoge vergunningskosten schaden de concurrentiekracht van bedrijven. Onze vraag: hoe zorgt de gemeente Utrecht ervoor dat het vestigingsklimaat op Lage Weide, en dan specifiek op het gebied van parkeerkosten, niet significant verslechtert? Een mogelijke oplossingsrichting: stel een nieuwe betaald parkeren zone in voor bedrijventerreinen ("zone D"). Daar zou je tarieven moeten hanteren die lijken op bewonerstarieven.

4. Opbrengsten terug investeren

Hoe borgt de gemeente Utrecht dat de opbrengsten van betaald parkeren op Lage Weide ook ten goede komen aan de bereikbaarheid van ons bedrijventerrein?

Een mogelijke oplossingsrichting: in het bij u welbekende Ondernemersfonds Utrecht worden belastingopbrengsten gedeeltelijk 'teruggegeven' aan de trekkingsgebieden waar deze belastingen zijn geïnd. Iets dergelijks zouden we ook rond betaald parkeren kunnen afspreken: de opbrengsten hiervoor worden gebruikt voor een duurzaam mobiliteitsfonds Lage Weide, waarmee we werkgevers en werknemers kunnen verleiden tot het gebruik van andere vervoersmiddelen dan personenauto's..

Ad 1. Wij verwachten niet dat betaald parkeren in Oog in Al grote invloed zal hebben op de parkeerdruk in Lage Weide. We meten jaarlijks de parkeerdruk in het hele prioriteitsblok dat aan de beurt is voor betaald parkeren. Zo kunnen we goed monitoren wat de effecten zijn van de uitbreiding van betaald parkeren en andere ontwikkelingen in de stad. Daarnaast wegen we meldingen van parkeeroverlast mee in onze planning. Naast openbare parkeerplaatsen, zijn er ook relatief veel parkeerplaatsen op eigen terrein in

Lage Weide. Bedrijven kunnen deze gebruiken voor het parkeren van hun personeel, leveranciers en klanten.

Ad 2. Bij het invoeren van betaald parkeren gaan wij voor woonwijken uit van standaardtijden waarin betaald moet worden, deze tijden zijn van 06.00 tot 11.00 van maandag tot en met vrijdag. Buiten deze tijden blijft het parkeren gratis. Voor bedrijventerreinen en andere gebieden met veel bijzondere functies gaan we in gesprek over of hier nog een aanpassing in de tijden nodig is of andere maatregelen zoals laad- en losplekken of een winkeltijdenregime. Een blauwe zone of een uur gratis parkeren vinden wij onwenselijk, omdat hier meer nadelen aan zitten dan betaald parkeren. Een blauwe zone trekt ook meer kortparkeerders aan, dus meer verkeersbewegingen. Een blauwe schijf is ook fraudegevoelig. Een parkeerduurbeperking passen we weleens toe in winkelstraten. Hiermee zorgen we ervoor dat tijdvenster de openbare parkeerruimte binnen een bepaald tijdsvak vrij blijft voor winkelend publiek. Er moet dan ook betaald worden voor parkeren. Buiten deze tijden kunnen vergunninghouders parkeren. Of dit nodig en wenselijk is, kunnen we te zijner tijd met u overleggen.

Ad 3. Bewonersvergunningen geven wij alleen uit aan bedrijven wanneer woon- en bedrijfsadres hetzelfde zijn. Voor Lage Weide zal dit veelal niet gelden. Hier kunnen de bedrijven een bedrijfsparkeervergunning aanvragen. Ongeveer een derde van de bedrijven in de stad heeft nu al te maken met betaald parkeren. Wij hebben geen signalen dat dit tot onoverkomelijke problemen leidt voor de concurrentiepositie van deze bedrijven. Onze zone-indeling is toepasbaar op woon en werkgebieden, sportterreinen en recreatiegebied. Wij zien voor nu geen noodzaak om een aparte zone voor bedrijventerreinen te ontwikkelen.

Ad 4. De inkomsten van betaald parkeren zetten we in voor het investeringspakket 'Groeï in Balans'. Dit pakket wordt onder andere gebruikt voor het stimuleren van duurzame mobiliteitsoplossingen en de vergroening van de stad.

4. Politie Eenheid Midden-Nederland

Ik doe een zeer dringend beroep op u te overwegen in het parkeerbeleid in de gemeente Utrecht een uitzondering te maken voor de beroepsgroep politie, vergelijkbaar met de uitzondering die gemaakt is voor leraren. Ik ben er van overtuigd dat die uitzondering zeer belangrijk is voor de veiligheid en leefbaarheid in de stad Utrecht en in de politie-eenheid Midden-Nederland. Ik maak me zorgen over de capaciteit van de politie, niet alleen in kwantitatieve zin, maar ook in kwalitatieve zin. Utrecht / Midden-Nederland biedt politiemensen een heel aantrekkelijk en gevarieerd werkaanbod waarin zij zich kunnen ontplooien. Hun werk is zinvol en zingevend. Maar mijn collega's

wegen dat wel af tegen de kosten die werken in Utrecht met zich mee brengt. Door (hoge) extra reiskosten (parkeren) neemt de motivatie voor werken in Utrecht af en dat zal resulteren in hogere uitstroom (naar banen bij de Nationale Politie buiten de stad) en tot nog lastiger invullen van vacatures in de stad met goede dienders.

Bedrijven (en maatschappelijke organisaties en voorzieningen) kunnen, net als bewoners, parkeervergunningen aanvragen. Het aantal parkeervergunningen waarvoor een bedrijf in aanmerking komt, hangt af van het aantal werknemers en de grootte (bruto vloeroppervlakte) van het bedrijfspand. Behalve de scholenvergunning, bieden wij geen specifieke parkeervergunningen voor beroepsgroepen. In principe bieden we geen speciale voorzieningen om woon-werkverkeer te faciliteren. Het is aan de werkgever en werknemers om gezamenlijk een passende oplossing te vinden om het werk te kunnen bereiken, juist als de kosten, werktijden en/of reistijd een probleem zijn. Bijna alle bestemmingen in Utrecht zijn goed bereikbaar met het openbaar vervoer.

5. Coöperatieve Vereniging van Eigenaren in het Winkelcentrum Overvecht U.A.

Een winkelcentrum vervult een economisch-maatschappelijke functie en draagt bij aan de voorzieningenstructuur van de stad. Om economisch te kunnen functioneren is goede bereikbaarheid van groot belang. Bezoekers moeten er makkelijk kunnen komen, en zij moeten er ook willen komen. De auto is daarbij een onmisbaar onderdeel van de modal split. In dat kader bezien, willen wij u wijzen op de keerzijde die uw voorstel kan hebben. Het bereiken van de doelen die u nastreeft mag niet betekenen dat daardoor minder bezoekers het winkelcentrum zullen gaan (willen) bezoeken. Wij roepen u daarom op om oog te hebben voor onbedoelde effecten van de in te voeren maatregelen en om, nu en in de toekomst en in gesprek met ons, de flexibiliteit te hebben om de maatregelen daar eventueel op bij te stellen. De invloedzone rondom Overvecht Centrum zou één en de zelfde invoertermijn moeten hebben. Gezien de doorlooptijd van de realisatie van het masterplan voor winkelcentrum Overvecht en de bijbehorende ingrijpende bouwwerkzaamheden achten wij het zeer ongewenst en ook niet realistisch om Overvecht Centrum inclusief de invloedzone daar omheen al in Blok 2 op te nemen. Wij vragen u om dit gebied in elk geval in Blok 3 te laten vallen. *Er zal, in samenspraak met betrokken partijen, nog nader onderzoek plaatsvinden op welke wijze het parkeren bij winkelcentrum Overvecht georganiseerd gaat worden.*

6. Bedrijvenkring Cartesiusweg (BKC)

De gemeente Utrecht kent nu drie zones voor betaald parkeren: zone A (centrumgebied), zone B (stedelijk gebied) en zone C (suburbaan en buitengebied). De BKC stelt voor daar een zone D aan toe te voegen: zone D (bedrijventerreinen). Dit biedt de mogelijkheid vanuit andere, economische belangen tot maatwerk in betaald parkeren op bedrijventerreinen te komen. Waarbij recht wordt gedaan aan de geschetste complexiteit en de geheel andere context dan die nu te zien is in zone A, B of C. Onderdeel van het maatwerk dat er moet komen voor betaald parkeren op bedrijventerreinen is de hoogte van tarieven voor parkeervergunningen. Woonwijken zijn wijken met overwegend woningen waar ook wat bedrijven gevestigd zijn. Bedrijventerreinen zijn gebieden met overwegend bedrijven waar soms ook enkele woningen zijn. In het huidige gemeentelijk beleid van parkeervergunningen is het zo dat bedrijven veel meer betalen voor een parkeervergunning dan bewoners. Voor bedrijventerreinen, waar bedrijven 'de bewoners' zijn, is er geen reden die tarieven hoger te maken dan dat ze in woonwijken voor bewoners gelden. Eerder lager - gezien vanuit de concurrentiekracht van bedrijventerreinen en het grote belang van autobereikbaarheid en parkeren.

Het is goed te constateren dat er tot op dit moment geen maatwerk voor het Werkspoorkwartier gekomen is. De gemeente wil een reguliere zone B1 invoeren, met bijbehorende hoge tarieven voor parkeervergunningen voor bedrijven. Als voorbeeld: een klein ambachtelijk mkb-bedrijf in het Werkspoorkwartier heeft uitgerekend dat het voor 5 parkeervergunningen (voor het personeel) op jaarbasis €8124,36 kwijt is. Als de 5 personeelsleden die nu met de auto naar het bedrijf komen (o.a. vanuit Lelystad) met het OV zouden reizen verdubbelt hun reistijd. Dat is geen serieus alternatief. Uiteraard zijn er de nodige bedrijven in het Werkspoorkwartier die voldoende parkeerterrein op eigen terrein hebben. Helaas moeten deze terreinen nu extra hekwerken en slagbomen installeren om 'gratis' parkeerders te weren. De kosten hiervoor komen vooralsnog bij de ondernemers terecht. Een ontwikkeling die ook haaks staat op de gemeentelijke omgevingsvisie Werkspoorkwartier, die met brede instemming van de bedrijven juist pleit voor ónthekking van het bedrijventerrein. De BKC hoopt de komende maanden alsnog met de gemeente tot een betere oplossing voor betaald parkeren in het Werkspoorkwartier te komen. Met als inzet dat dit een oplossing is die niet alleen gaat over betaald parkeren, maar de hele mobiliteitssituatie in het Werkspoorkwartier (verkeersveiligheid, voldoende parkeerplaatsen mogelijk in de vorm van een parkeergarage, optimaliseren parkeren op afstand, meer groen, betere toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers).

7. Woonboulevard Utrecht (WBU) en Lokaal Retailbelang

Het gratis parkeren voor bezoekers van de Woonboulevard Utrecht is een dominante succesfactor van het gebied; de ondernemers en vastgoedeigenaren zijn in de basis dan ook tegen de invoering van betaald parkeren in dit gebied; zij hebben dit eerder ook al aangegeven richting de Utrechtse politieke partijen. Ervaringen met het invoeren van betaald parkeren op andere boulevard gebieden in Nederland hebben vooralsnog altijd geleid tot negatieve economische gevolgen (minder bezoekers en daarmee bestedingen van bezoekers, uitblijven van investeringen in de kwaliteit van het gebied door ondernemers en vertrek van ondernemers (én werkgelegenheid). De kosten voor het verkrijgen van een bedrijfsparkeervergunning zijn dan wat de WBU betreft veel te hoog en dit jaagt ondernemers onnodig op kosten; met parttime medewerkers en een vergunning die vaak maar voor een beperkt deel van de tijd nodig is (meeste winkels openen rond 11:00 uur dus dan is een vergunning voor een uur parkeren tussen 10:00 – 11:00 uur té hoog); daarom verzoeken wij meer maatwerk voor deze ondernemers en een aangepast/lager tarief voor het verkrijgen van een bedrijfsparkeervergunning.

8. Gemeente Houten

Wij constateren dat het voorgenomen besluit om in de hele gemeente Utrecht betaald parkeren in te gaan voeren kan leiden tot parkeeroverlast in Houten, bijvoorbeeld rond OV-haltes aan de rondweg of Molenzoom, rondom de stations van Houten. In Houten hebben we op veel plekken al een hoge parkeerdruk, er is geen ruimte voor groei van regionaal verkeer dat vervolgens verder per openbaar vervoer naar Utrecht reist. We willen aan u vragen om de consequenties voor betaald parkeren te onderzoeken, ook voor omliggende gemeenten, en te monitoren en evalueren en op basis van de uitkomsten uw beleid te herzien of aan te passen. Wij willen nadrukkelijk betrokken worden bij monitoring van bovengemeentelijke gevolgen en de maatregelen die getroffen worden om negatieve regionale effecten tegen te gaan. Verder verwachten we dat u zich samen met ons en andere gemeenten hard maakt voor het stimuleren en verbeteren van het openbaar vervoer, het fietsnetwerk en andere duurzame mobiliteitsvormen.

9. Bewonersplatform Overvecht en Wijkplatform Overvecht

Door de integrale invoering van het betaald parkeren in de stad, en daarmee ook in Overvecht, worden veel bewoners van Overvecht onevenredig hard getroffen. De bewoners worden overvallen door dit besluit en zijn van mening dat de gemeente op geen enkele manier rekening houdt met de, bij haar bekende, zwakke sociaal economische positie van de wijk. De wijk vraagt ook bij het beoogde vermeend invoeren van betaald parkeren, vooreerst een wijkvisie.

De voornaamste gemeentelijke doelen zijn niet aan de orde in Overvecht. Er is voldoende openbare ruimte en er is geen parkeerdruk. Daarmee verdwijnt de basis voor de invoering van de maatregel in Overvecht.

Aanbevelingen:

- Maak een wijkvisie voor Overvecht over (invoeren van) betaald parkeren. Leer daarbij van de ervaringen in andere wijken en andere steden, waar betaald parkeren al is ingevoerd. Neem mee wat de bewoners/belanghebbenden daar hebben aangegeven. Bezint eer ge begint!
- Gezien de samenstelling van de wijk (inkomen, grote gezinnen met meerdere auto's) pleiten wij voor een serieuze prijsbijstelling naar beneden voor de kosten van de parkeervergunningen. - Mantelzorgers, oppasfamilie, professionele hulpverlening moeten tijdens de venstertijd gratis kunnen parkeren. - Sociale activiteiten moeten in de ochtend kosteloos kunnen worden bezocht. - Bezie de (digitale) toegankelijkheid van de invoering zodat een ieder daar gebruik van kan maken.
- Blijf Overvecht aantrekkelijk houden voor ondernemers en (winkelende) bezoekers. - Bied de mogelijkheid om rond winkelcentra de eerste paar uur gratis te parkeren. - Pas de vergunningstarieven aan voor ondernemers met meerdere personeelsleden. - Zorg er voor dat werknemers die buiten de wijk wonen en die al een parkeervergunning hebben, een gratis parkeervergunning kunnen krijgen voor hun werk in Overvecht. - Creëer gratis parkeertransferia om in Overvecht werkenden een gratis mogelijkheid aan te kunnen bieden. Maar zorg er dan VOORAF voor dat het OV op orde is.
- Maak een wijkvisie voor het Openbaar Vervoer, gezien vanuit de behoefte van de bewoners (bepaal daarin een afstand voor bereikbaarheid van de halte, bushokjes, informatieborden e.d). - Maak deze wijkvisie Openbaar Vervoer ook vanuit de behoefte van ondernemers en hun medewerkers, waarvoor de reistijd woon-werk soms onevenredig groot is. - Zorg eerst dat randvoorwaarden op orde zijn voor aantrekkelijk Openbaar Vervoer voor de bewoners, ondernemers en bezoekers van Overvecht. - Bepleit dit bij de provincie en voer DAARNA pas betaald parkeren in.
- Voorkom waterbedeffecten en dat bewoners die aan de randen van een parkeergebied onevenredig worden benadeeld. Neem een parkeerzone op basis van een cirkel rondom de woning.
- De revenuen uit het betaald parkeren worden 100% geoormerkt voor (ontwikkeling en onderhoud in) de wijk zelf volgens de volgorde:
 1. invoering 30 km in de woongebieden in Overvecht
 2. betere parkeervoorzieningen (Transferium op bedrijventerrein)
 3. betere verbindingen met openbaar vervoer
 4. verkeersveiligheid (camera's)
 5. betere fietsverbindingen

6. deelmobiliteit door gratis parkeren voor bewoners die daar gebruik van maken

7. onderhoud parken en groen

8. verbetering openbare ruimte

10. Wmo Cliëntenraad (WmoCR)

Met de GPK mag men gratis parkeren op plaatsen waar een bord een algemene gehandicaptenplaats (AGP) aanduidt. Er zouden meer van deze plaatsen moeten komen, met betere handhaving. Bij een winkelcentrum geldt voor de AGP een maximale tijdsduur van twee uur. Dat vindt de Wmo CR te kort. Uit- en instappen met beperkte mobiliteit en eventueel een rolstoel kost al veel tijd. In Utrecht mag je met een GPK niet gratis parkeren in zones die gereserveerd zijn voor vergunninghouders. Mensen met voldoende mobiliteit mogen in deze zones (dus in de hele stad) gratis lopen en hun fiets parkeren. Je zou hier met een GPK ook gratis moeten kunnen parkeren. Anders is het Utrechtse beleid op het gebied van mobiliteit strijdig met het gelijkheidsbeginsel. Om als huishouden van een gunstiger parkeertarief gebruik te kunnen maken, denkt de gemeente aan het invoeren van een 'parkeerkaart'. In de praktijk is dat een app op een smartphone. Ouderen, mensen met een laag inkomen en/of met een beperking zijn niet allemaal even digitaal vaardig en hebben ook lang niet altijd een smartphone. Dit kan ertoe leiden dat ze minder vaak bij anderen op bezoek gaan, waardoor de kans op eenzaamheid groter wordt. Het hoge bezoekerstarief kan ertoe leiden dat bovengenoemde groepen ook minder bezoek krijgen. Men wordt hierdoor verder beperkt en de eenzaamheid kan toenemen.

In januari 2023 heeft de Wmo CR bij de gemeente en de wethouder aangegeven het geen goed idee te vinden de hulp bij het huishouden (HbH) en andere hulpverleners 25% van het parkeertarief zelf te laten betalen. Waarom wordt dit tarief niet 100% vergoed door de gemeente, ook gezien het enorme tekort aan HbH? De gemeente kan hierbij denken aan een 'vrijkaart' voor hulpen. Als dit plan van de gemeente wordt ingevoerd, betekent het dat de HbH straks minder gaat verdienen per uur in wijken waar nu nog geen betaald parkeren geldt. Of ze moet na 11 uur beginnen en dat lijkt de cliëntenraad niet praktisch. De wethouder zei in januari verschillende factoren tegen elkaar af te gaan wegen. De Wmo CR heeft toen verzocht te worden meegenomen in deze afweging. Dat is helaas niet gebeurd, we hebben na januari niets meer gehoord.

Nachtzusters en mantelzorgers wonen vaak niet in de buurt en zijn vanwege hun werk (ook in de avond/nacht) afhankelijk van een auto. Als de gemeente wil dat mensen zo lang mogelijk thuis blijven wonen, waardoor er meer

zorg/hulp aan huis nodig is op alle tijden van de dag/nacht, dan dient de gemeente dit te faciliteren, o.a. door gratis parkeren.

Dit plan draagt bij aan een verhoging van de administratieve en cognitieve lasten van mensen die gebruik maken van de Wmo.

5 Individuele reacties en beantwoording

5.1

