

**Burgemeester en wethouders**  
**Postadres** Postbus 16200, 3500 CE Utrecht  
**Telefoon** 14 030  
[www.utrecht.nl](http://www.utrecht.nl)



Aan de gemeenteraad

<b>Behandeld door</b>	5.1.2.e @utrecht.nl	<b>Datum</b>	22 maart 2023
<b>Doorkiesnummer</b>	14030	<b>Kenmerk</b>	10759506/TA
<b>E-mail</b>	5.1.2.e @utrecht.nl	<b>Onderwerp</b>	Vrijgave inspraak 'Aanpak betaald parkeren zonder draagvlakmeting in de hele stad'
<b>Bijlage(n)</b>	4	<b>Beleidsveld</b>	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

We hebben besloten om de 'Aanpak invoeren van betaald parkeren zonder draagvlakmeting in de hele stad' vrij te geven voor consultatie. In deze brief gaan we in op de doelen, gevolgen, de aanpak zelf, het inspraakproces en het besluitvormingsproces. We gaan ook in op een aantal vragen en opmerkingen uit de raadscommissie van 23 februari jl., waarin u sprak over invoering van betaald parkeren in de hele stad.

### Doelen

In een aanzienlijk deel van Utrecht betalen automobilisten al voor het parkeren van hun auto in de openbare ruimte. Betaald parkeren is een effectieve manier om parkeeroverlast tegen te gaan en gebruik van duurzame(re) alternatieven voor de (eigen) auto te stimuleren. In gebieden waar voor parkeren betaald moet worden, komen minder rijdende en stilstaande auto's. Dit heeft niet alleen een positief effect op de kwaliteit van de openbare ruimte, maar ook op de bereikbaarheid van de stad. Met betaald parkeren kunnen we sturen op het aantal auto's dat in de openbare ruimte parkeert. Als er minder auto's op straat parkeren, blijft er ruimte over voor andere functies, zoals lopen, fietsen, spelen, groen en verblijven. Zo dragen we met betaald parkeren bij aan een rechtvaardiger verdeling van de openbare ruimte. Het beperken van rijdende auto's in de stad, betekent bovendien dat de druk op het wegennet afneemt en dat klimaat, luchtkwaliteit en geluid verbeteren. De inbreng van EenUtrecht tijdens de commissiebespreking over betaald parkeren vonden we interessant. Hoewel de door ons voorgestelde uitvoering anders is, zijn er ook veel overeenkomsten, zoals de noodzaak van betaald parkeren in een stad die groeit, tegemoetkoming voor lage inkomens, een hoger tarief voor kort parkeren (bezoekers) en tweede auto's in een huishouden. We delen de gedachte dat gratis parkeren in de openbare ruimte in een verdichtende stad niet meer vanzelfsprekend is.

Tot nu toe was onze aanpak voor invoering van betaald parkeren er vooral op gericht om op lokaal niveau (in straten en buurten) parkeeroverlast tegen te gaan. Bewoners en ondernemers die parkeeroverlast ervoeren konden dat melden bij de gemeente. Als daarnaast sprake was van een hoge parkeerdruk en er voldoende draagvlak was, voerden we ook daadwerkelijk betaald parkeren in. Het nadeel van deze aanpak is dat vanwege het zogeheten waterbedeffect de parkeerdruk steeds een stukje opschuift, naar de straten net buiten betaald parkeergebied. Zo moeten bewoners en

ondernemers eerst de overlast ervaren voordat we dit kunnen oplossen. We vinden dit niet wenselijk en willen met de uitbreiding van betaald parkeren juist de parkeerverlast voor zijn.

Met de groei van de stad in de komende jaren, is er bovendien een noodzaak ontstaan om de uitrol van betaald parkeren in de rest van de stad te versnellen. Het aantal mensen in de stad neemt toe, en we willen in de openbare ruimte meer capaciteit vrijmaken voor lopen, fietsen, spelen, groen en ontspannen. Met betaald parkeren scheppen we hiervoor de condities.

Wanneer sprake is van betaald parkeren, maken mensen vaker een bewuste afweging tussen gebruik van de eigen auto en alternatieven zoals openbaar vervoer, fietsen en deelmobiliteit. Het gevolg is dat het autogebruik afneemt, wat bijdraagt aan de ambitie voor een duurzaam mobiliteitssysteem. Betaald parkeren is dan ook een draaiknop ('Slim parkeren') uit 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."*

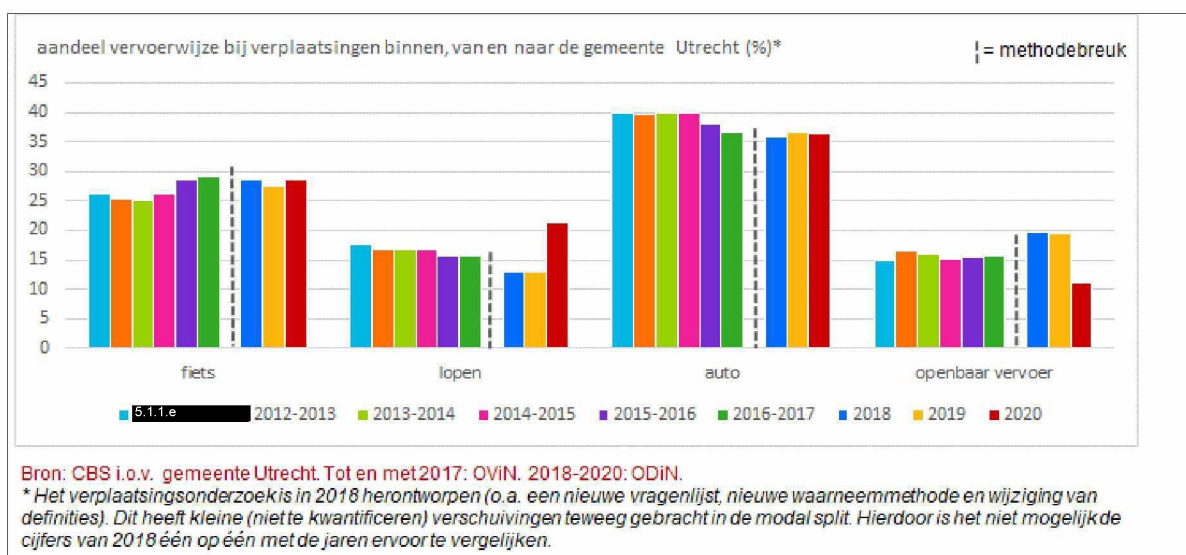
Uitbreiding van betaald parkeren naar de hele stad brengt extra inkomsten met zich mee. Deze extra inkomsten investeren we (na aftrek van de extra kosten die dit met zich meebrengt voor de parkeerexploitatie) in de kwaliteit van de stad, in alternatieve vormen van vervoer en voorzieningen in de wijken via het investeringspakket 'Groeï in Balans'.

#### *Juridische onderbouwing*

Tijdens de raadscommissie van 23 februari jl. vroegen de fracties van VVD en Volt naar de juridische onderbouwing van invoeren betaald parkeren in de hele stad. Artikel 225 van de Gemeentewet maakt het mogelijk voor een gemeente om parkeerbelasting te heffen voor regulering van parkeren. De gebruikelijke opvatting is dat betaald parkeren een goede maatregel is bij een hoge parkeerdruk om parkeerverlast 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 ook het juridische advies over aanpak in relatie tot art 225 van de Gemeentewet).

#### **Aantal verplaatsingen naar voertuig van, naar en in de stad**

De fractie van de VVD heeft tijdens het debat in de raadscommissie van 23 februari gevraagd naar de modal split voor alle verplaatsingen *van en naar en binnen* Utrecht. Deze modal split staat in de figuur hieronder:



In de [Monitor](#) Mobiliteitsplan 2022 wordt onderscheid gemaakt naar een modal split *van en naar* de stad en een modal split naar verplaatsingen *binnen* de stad (zie pagina's 14 en 16). In de modal split van de verplaatsingen *binnen* Utrecht is het aandeel auto ligt het aandeel van de 20%. Voor reizen in de stad is de fiets het favoriete vervoermiddel.

### Aanpak invoeren betaald parkeren in de hele stad

#### Prioritering van gebieden

De fracties van VVD en PVV vroegen tijdens de raadscommissie van 23 februari naar een onderbouwing van het tempo van invoeren betaald parkeren in de hele stad. Per jaar kunnen we voor circa 10.000 adressen betaald parkeren invoeren. Dat betekent dat in 2035 in de hele stad betaald parkeren is ingevoerd. De ambtelijke organisatie heeft onvoldoende capaciteit om sneller betaald parkeren in te voeren. Het tempo van ongeveer 10.000 adressen per jaar gaat aan de andere kant niet ten koste van andere werkzaamheden. We willen ook niet dat de tempo lager ligt. De beleidsdoelen op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid zijn urgent. De extra parkeeropbrengsten vloeien naar het investeringspakket Groei in balans. In dit pakket zitten belangrijke maatregelen die nodig zijn om de groei van de stad op te vangen.

De gemeente kan dus niet in een keer in de hele stad betaald parkeren invoeren. De prioritering van gebieden vindt plaats in twee stappen. Op basis van (verwachte) parkeerdruk en kansen voor gebiedsontwikkeling hebben we drie blokken met gebieden gedefinieerd waar achtereenvolgens betaald parkeren wordt ingevoerd. In de tabel hieronder staat de periode waarin betaald parkeren wordt ingevoerd in een blok.

Blok	Invoeren betaald parkeren
1	2024 - 2025
2	2026 - 2030
3	2031 - 2034



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

We leggen een voorstel voor prioritering van gebieden binnen een blok voor aan de raad, voor de start van invoeren betaald parkeren in dat betreffende blok. Het college actualiseert deze 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.

4/8



### *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 fietsenklemmen toe te voegen. Voor de lange termijn werken wij samen met de regio aan een schaa sprong van het openbaar vervoer. Deze dragen allen 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 met bijvoorbeeld een "bereikbaarheidstoets". Het is de bedoeling dat vanaf de prioritering van gebieden in blok 2 de bereikbaarheid van een gebied met 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.

### *Venstertijden*

Wij willen de venstertijden die wij nu hanteren voortzetten in de aanpak. De venstertijd van 6 uur – 11 uur is de basis. Dat wil zeggen dat in woonwijken waar geen gebiedsontwikkelingen gepland zijn, wij uitgaan van een venstertijd van maandag t/m vrijdag van 6 – 11 uur. Zijn er meerdere functies in een gebied die een hoge parkeerdruk met zich meebrengen, dan wordt gekozen voor één van de standaard venstertijden zoals van maandag t/m zaterdag van 9 tot 21 uur of van maandag t/m vrijdag van 9 uur tot 18 uur. Korte venstertijden zorgen ervoor dat onwenselijke effecten (zoals het parkeren van forensen in woonbuurten) niet optreden. En we voorkomen negatieve effecten voor bijvoorbeeld mantelzorgers, oppasopa's en -oma's, of winkels en sportvoorzieningen. Tegelijkertijd werken we verder aan het op orde brengen van alternatieven voor de auto. Wij streven naar een goede bereikbaarheid ook op de lange termijn. Als we kunnen vaststellen dat er voldoende alternatieven zijn, kunnen venstertijden hiervoor worden uitgebreid.

## **Economie**

### *Bedrijventerreinen*

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

### *Winkelcentra*

Een aantal winkelcentra in de stad heeft het parkeerterrein (gedeeltelijk) op eigen grond liggen. De eigenaren van de winkelcentra hebben dan de mogelijkheid zelf het tarief of korting voor klanten te bepalen en/of hierover afspraken te maken met de gemeente. Voor Winkelcentrum Overvecht wordt op dit moment een masterplan gemaakt. Binnen dit traject wordt onderzocht op welke wijze het parkeren georganiseerd kan worden. Hierbij wordt onderzoek gedaan naar de parkeernormen, wijze van aanleg (parkeerterrein of garage), eigenaarschap (openbaar of privaat) en afspraken rond tarifiering afhankelijk van het eigenaarschap.

Bij winkelcentra waar parkeren is georganiseerd in de openbare ruimte, komt betaald parkeren. De tijden zijn mede afhankelijk van de venstertijden die gelden in het betreffende gebied. Een venstertijd van 6 uur – 11 uur kan bijdragen aan de bereikbaarheid. De exacte venstertijd is afhankelijk van de

ligging van de wijk en de aanwezige voorzieningen. Bij het invoeren van betaald parkeren in retailgebieden bespreken wij met ondernemers de wensen/noodzaak en mogelijkheden voor het realiseren van laad- en losmogelijkheden. We kijken samen met ondernemersverenigingen naar de begrenzing en grootte van parkeerrayons, waarmee we parkeren door buurtbewoners bij winkelcentra juist wel of juist niet kunnen faciliteren.

Door het (gefaseerd) invoeren van betaald parkeren kunnen er (tijdelijk) concurrentievoordelen ontstaan tussen de verschillende winkelgebieden of met winkelgebieden buiten de gemeente. We denken dat door een venstertijd van 6 uur – 11 uur in te stellen, dit verschil grotendeels verdwijnt.

#### *Bedrijfswagens van kleine zelfstandigen*

Een aantal kleine zelfstandigen beschikken over een bedrijfswagen die nodig is om het werk te kunnen doen, bijvoorbeeld klussers, hondenuitlaatservices, meubelmakers etc.. Voor de Belastingdienst vormen zij een aparte categorie, vroeger herkenbaar aan een grijs kenteken, tegenwoordig herkenbaar door de letters V of B aan het begin van het kenteken. We onderzoeken of er voor deze doelgroep kleine zelfstandigen nog iets nodig en/of mogelijk is bij de invoering van betaald parkeren in hun wijk.

#### **Nieuwe aanpak in de praktijk**

Ook de procedure van invoeren betaald parkeren in een gebied verandert. Als uw raad instemt met het raadsvoorstel 'invoeren van betaald parkeren in de hele stad', vervalt de draagvlakmeting. De nadruk bij de communicatie in het betreffende gebied zal liggen op het goed en zorgvuldig informeren van betrokken bewoners en ondernemers in het gebied waar betaald parkeren wordt ingevoerd. Het gaat erom dat zij op de hoogte zijn van de mogelijkheden die zij hebben, hoe een vergunning kan worden aangevraagd, hoe een bezoekerskaart kan worden aangevraagd, etc.. Participatie of inspraak vindt plaats bij de vaststelling van de prioritering van gebieden, binnen de verschillende blokken.

De verschillende bijzondere parkeervergunningen die wij nu hanteren, blijven gehandhaafd in de nieuwe aanpak. Zo zijn er vergunningen voor mantelzorg, wijkverpleging en kraamzorg (25% van het uurtarief), voor terminale zorg (nu 37,17 euro per kwartaal), en voor huisartsen en verloskundigen (nu 85,38 euro per kwartaal voor parkeren in de hele stad). De gratis gehandicaptenparkeervergunning is gekoppeld aan de gehandicaptenparkeerkaart.

We kijken samen met vertegenwoordigers van scholen naar een parkeervergunning voor leraren. Wat in het coalitieakkoord staat is hierbij uitgangspunt: in de aanpak van het lerarentekort krijgen 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 uiterlijk in het derde kwartaal van dit jaar.

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. Wij informeren u binnenkort over de stand van zaken.

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 ligt er besluitvorming over betaald parkeren bij Merwede en over de Cartesiusdriehoek. Bij de besluitvorming over het parkeerregime Merwede deelgebied 5 en omgeving

is besloten dat 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. 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 mogelijk nog dit jaar ingevoerd. Omdat we momenteel bezig zijn met de implementatie van een nieuw parkeervergunningensysteem is er een mogelijkheid dat dit gaat uitlopen en dat we wat later kunnen starten met blok 1.

### **Inspraak over de nieuwe aanpak**

De consultatie richt zich op de inwoners en ondernemers van de stad en de bezoekers aan de stad. Onderwerpen zijn onder andere: indeling in blokken, criteria voor prioritering, venstertijden en prioritering van gebieden in het eerste blok.

Belanghebbenden worden op verschillende manieren geïnformeerd over de voorgestelde aanpak voor invoeren betaald parkeren in de hele stad en de mogelijkheid om in te spreken, onder meer via pers, social media, informatie op de wijkbureaus en de website van de gemeente. Daarnaast zijn er inloopbijeenkomsten in verschillende wijken. Alle reacties worden verzameld in een reactienota en van een antwoord voorzien. Deze nota wordt gevoegd bij het uiteindelijke raadsvoorstel Aanpak heffen parkeerbelasting in de hele stad.

Het voorstel voor prioritering in blok 1 ligt nu ook ter inspraak. Consultatie voor prioritering van gebieden in de blokken 2 en 3 vindt plaats ten behoeve van de raadsvoorstellen over de prioritering van gebieden in deze blokken. Voor de prioritering van gebieden in blok 2 willen we in 2025 een raadsvoorstel aan u voorleggen, voor blok 3 is dit naar verwachting in 2029.

### **Besluitvorming**

Na de inspraakperiode, die loopt van 24 maart tot en met 5 mei, worden de reacties verzameld en van een antwoord voorzien in een reactienota. Nadat het college deze nota heeft vastgesteld, ontvangen de insprekers een exemplaar.

In de definitieve aanpak invoeren betaald parkeren nemen we reacties uit de consultatie mee. De definitieve aanpak staat in een nieuwe module Aanpak betaald parkeren. Daarnaast zal een aantal wijzigingen worden doorgevoerd in het visiedocument (parkeervisie) en de modules Parkeernormen en Parkeren in de openbare ruimte. De nieuwe module Aanpak betaald parkeren en de wijzigingen in de verschillende documenten worden ter vaststelling voorgelegd aan de raad, tezamen met de prioritering van gebieden in blok 1. De reactienota wordt bij deze stukken gevoegd.

### *Wel of niet referendum*

We hebben de vraag of een raadsbesluit over invoeren van betaald parkeren in de hele stad zonder draagvlakmeting referendum zou zijn aan een extern adviesbureau voorgelegd (juridisch advies over het referendum zijn van een besluit is bijgevoegd). Hun advies luidt:

*“De beslissing van de raad omtrent het invoeren van betaald parkeren in heel Utrecht zonder draagvlakmeting is volgens het advies niet referendum. 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 referendum”. We zullen bij de totstandkoming van het raadsvoorstel de gemeentelijke referendumcommissie betrekken. .*

Wij verwachten in het tweede kwartaal het raadsvoorstel aan u toe te zenden. Dan zullen we ook verder ingaan op de toezegging over een breed onderzoek naar alternatieven betaald parkeren.

**Burgemeester en wethouders**

Datum 22 maart 2023  
Ons kenmerk 10759506/TA

We vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,  
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,