

**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>	t.aarts@utrecht.nl	<b>Datum</b>	14 februari 2023
<b>Doorkiesnummer</b>	1 4030	<b>Kenmerk</b>	10759506-b/TA
<b>E-mail</b>	t.aarts@utrecht.nl	<b>Onderwerp</b>	Aanpak betaald parkeren hele stad
<b>Bijlage(n)</b>		<b>Beleidsveld</b>	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Op 21 maart 2022 hebben we 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.

## 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. Minder rijdende auto's in de stad betekent bovendien dat de druk op het wegennet afneemt en de luchtkwaliteit verbetert.

Tot nu toe was onze aanpak voor invoering van betaald parkeren er vooral 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 hem kunnen oplossen. We vinden dit niet wenselijk en willen met de uitbreiding van betaald parkeren juist de parkeeroverlast 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.

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

Uitbreiding van betaald parkeren naar de hele stad brengt extra inkomsten met zich mee. Deze extra inkomsten investeren we in de kwaliteit van de stad, in alternatieve vormen van vervoer en voorzieningen in de wijken via het investeringspakket 'Groeï in Balans'.

### Aanpak invoeren betaald parkeren in de hele stad

#### Prioritering van gebieden

De gemeente kan 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 (zie kaart in bijlage). 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

Von waarden  
tempo

Binnen een blok zal prioritering plaatsvinden op basis van deze (meetbare) criteria en een kwalitatieve onderbouwing. De criteria zijn:

- Oplevering (grote) 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.

We leggen een voorstel voor prioritering van gebieden binnen een blok voor aan de raad, voor de start van invoeren betaald parkeren in dat 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. Wanneer als gevolg van urgentie een gebied wisselt van blok, dan wordt dat ook aan de raad voorgelegd. Jaarlijks wordt de raad geïnformeerd over de stand van zaken van het hele traject in de voortgangsrapportage Mobiliteit.

Von  
p b

RV 2024/25 ?



De voorlopige prioritering van de gebieden in blok 1 staat in **bijlage ..** Het eerste blok ligt grotendeels rondom het gebied waar nu al sprake is van betaald parkeren. In deze gebieden is de parkeerdruk hoog, ook omdat voor sommige gebieden het invoeren van betaald parkeren "wacht" op het nieuwe beleid. We houden bij de prioritering rekening met het waterbedeffect en streven ernaar om parkeeroverlast in aangrenzende gebieden zoveel mogelijk te vermijden. Daarnaast zijn gebieden opgenomen waar binnenkort een gebiedsontwikkeling start. De prioritering van gebieden in blok 1 is onderdeel van de inspraak.

### *Venstertijden*

Vooralsnog willen wij de venstertijden die wij nu hanteren voortzetten in de aanpak. 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 andere en/of meerdere functies in een gebied dan wordt gekozen voor een venstertijd die daarbij past (bv van maandag t/m zaterdag van 9 tot 21 uur). Mocht in een gebied van korte venstertijden parkeeroverlast ontstaan vanuit gebieden met langere venstertijden, dan is het mogelijk om die parkeeroverlast tegen te gaan met langere venstertijden.

Korte venstertijden heeft als voordeel dat bezoekers (in dit geval) aan bewoners en ondernemers in het betreffende gebied, vanaf 11.00 uur gratis kunnen parkeren.

We streven naar venstertijden over de hele dag. Hiervoor is het dan wel van belang dat de alternatieven voor "de auto" op orde zijn. Bij het invoeren van betaald parkeren in blok 2 willen we dit in de praktijk uitproberen.

*Op langere termijn*

### *Bedrijventerreinen en winkelcentra*

Voor de bedrijventerreinen ligt er een ambitie voor ongeveer 25 ha nieuw bedrijventerrein. Deze vraag moet (ten dele) worden ingevuld door verdichting van de bestaande bedrijventerreinen. Met name voor Lage Weide en Bedrijventerrein Nieuw gebied Overvecht het invoeren van betaald parkeren. Het invoeren van betaald parkeren op deze terreinen voorzien wij na 2030. Dit geeft ons als gemeente de tijd om binnen de Omgevingsvisie Overvecht en lange termijn Visie Lage Weide 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.

We verwachten dat ondernemers in de retail wisselend gaan reageren, want het gaat om een diverse groep.

Een aantal winkelcentra in de stad hebben het parkeerterrein (gedeeltelijk) op eigen grond liggen. De eigenaren van de winkelcentra hebben dan de mogelijkheid zelf het tarief of korting voor klanten te bepalen en/of hierover afspraken te maken met de gemeente.

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

Bij overige winkelcentra, waar parkeren is georganiseerd in de openbare ruimte, gaat sprake zijn van betaald parkeren. De tijden zijn afhankelijk van de venstertijden die gelden in het betreffende gebied. De exacte tijd is afhankelijk van de ligging van de wijk en de aanwezige voorzieningen. Hiermee blijft de impact op overige winkelcentra (voorlopig) beperkt.

*Wel wat onzeker. Hoe hebben we dit op het smaragdplein gedaan*



Bij het invoeren van betaald parkeren in retailgebieden bespreken wij met ondernemers de wensen/noodzaak en mogelijkheden voor het realiseren van laad- en losmogelijkheden. Ook bestaat de mogelijkheid tot het instellen van een winkelstraatregime, zoals we in verschillende winkelstraten kennen (zoals de Twijnstraat, en de Voorstraat). We kijken samen met ondernemersverenigingen naar de begrenzing en grootte van parkeerrayons, waarmee we parkeren door buurtbewoners bij winkelcentra juist wel of juist niet kunnen faciliteren.

Door het (gefaseerd) invoeren van betaald parkeren kunnen er (tijdelijk) concurrentievoordelen ontstaan tussen de verschillende winkelgebieden of met winkelgebieden buiten de gemeente. We verwachten dat de winkelgebieden waar (nog) geen betaald parkeren is meer klanten met de auto aantrekken dan de andere gebieden. Tegelijkertijd kan een lagere parkeerdruk voor sommige doelgroepen juist als fijn worden ervaren. We kiezen ervoor om duurzamere alternatieven te stimuleren, maar bekijken bij het invoeren goed hoe we concurrentievoordelen beperken door het toepassen van het maatwerk (rayonindelingen, dan wel winkelstraatregimes). [Venstertijden helpen?](#)

#### *Procedure voor invoeren betaald parkeren in een gebied*

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. [Vervolg inrichting straten](#)

#### *implementatie*

Na een raadsbesluit starten we met de voorbereidingen voor invoeren betaald parkeren in de eerste gebieden van blok 1. Dat zal naar verwachting plaatsvinden vanaf 2024 (als de raad instemt met het voorstel). We willen en kunnen per jaar voor ca 10.000 adressen betaald parkeren invoeren. Met dat tempo zal in het jaar 2035 in heel Utrecht betaald parkeren gelden.

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 de 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 misschien wat later kunnen starten met blok 1.

#### **Consultatie**

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.

Datum  
Ons kenmerk

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 ter consultatie voor. Consultatie voor prioritering van gebieden in de blokken 2 en 3 vindt plaats aan de vooravond van de start van invoeren van betaald parkeren in die blokken. [Wanneer dat rv](#)

## 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 module Parkeernormen.

De nieuwe module Aanpak betaald parkeren en de wijzigingen in het visiedocument worden ter vaststelling voorgelegd aan de raad, tezamen met de prioritering van gebieden in blok 1. De reactienota wordt bij deze stukken gevoegd. Wij verwachten in het tweede kwartaal het raadsvoorstel aan u toe te zenden. [Mobiplan](#)

We vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,  
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

[Check debat](#)  
[Juridische onderbouwing](#)  
[Advies referendum](#)  
[Docenten V lage inkomens](#)  
[Update modules bij rv](#)  
[1 Ut](#)  
[Onderbouwing planning](#)  
[Verder VVD motie?](#)  
[Sportclubs cda](#)  
[Doelgroepen mantelzorgens](#)  
[oppasoma's](#)  
[Cu bereikbaarheidstoets](#)