

## Wijzigingsnotitie

### Wijzigingen Parkeervisie

#### Hoofdstuk 2

De parkeercapaciteit voor zowel fietsen als auto's is een sturingsinstrument dat we kunnen inzetten om fietsgebruik te stimuleren en het aantal auto's in de stad te stabiliseren, en daarmee te zorgen dat de stad leefbaar en goed bereikbaar blijft. Hierbij gaat het niet alleen om autobereikbaarheid. Juist op locaties waar weinig parkeercapaciteit is voor auto's, is het belangrijk dat andere vormen van mobiliteit worden gefaciliteerd. Ook betaald parkeren zorgt ervoor dat het autogebruik, ondanks de groei van de stad, niet toeneemt. We voeren daarom op termijn in de hele stad betaald parkeren in.

#### Hoofdstuk 3 - paragraaf 3.2

##### 3.2 Tegengaan overlast fiets- en autoparkeren

De overlast van geparkeerde fietsen is minder goed tegen te gaan dan overlast die door auto's wordt veroorzaakt. Aan een fiets is niet te zien wie de eigenaar is, waardoor waarschuwen niet goed mogelijk is. Ook beboeten bij verkeerd stallen is lastig omdat we hiermee mensen (die zich er vaak niet van bewust zijn dat ze hun fiets ergens niet mogen neerzetten) ontmoedigen om met de fiets naar de stad te komen. Daar waar het (ongestructureerd) parkeren van fietsen andere functies belemmert, zijn, in samenwerking met andere partijen, wel maatregelen nodig. Dit speelt bijvoorbeeld in de binnenstad, waar we de openbare ruimte aantrekkelijk willen houden voor voetgangers. Ons uitgangspunt is dat we alleen handhaven op hinderlijk of verkeerd gestalde fietsen in gebieden waar voldoende fietsparkeercapaciteit is. Niet alleen fietsen van bewoners en bezoekers kunnen leiden tot overlast. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor bezorgfietsen van bedrijven. Deze worden (tijdens openingstijden) vaak buiten gestald, in de buurt van het bedrijf, terwijl daar niet altijd de ruimte voor is. Ook hier zijn oplossingen nodig. In de module Fietsparkeren werken we uit welke oplossingen nodig zijn met betrekking tot voorzieningen voor en handhaving op fietsparkeren.

##### Overlast van geparkeerde auto's 3.2 Betaald parkeren

Wanneer bewoners overlast ervaren door een hoge autoparkeerdruk is parkeerregulering de enige oplossing. Wij kiezen voor betaald parkeren als reguleringsinstrument, en niet voor alternatieven zoals blauwe zones en vergunninghoudersparkeren. De openbare ruimte is van iedereen. Als die ruimte schaars is, vinden wij het vanzelfsprekend dat mensen ervoor moeten betalen als zij hun auto in de openbare ruimte stallen. Dat geldt niet alleen voor bezoekers, maar óók voor bewoners. Ook bewoners nemen immers schaarse ruimte in als zij hun auto (privébezit) op straat parkeren, waardoor die ruimte niet voor andere doeleinden kan worden gebruikt. En als bewoners net als andere parkeerdiers moeten betalen voor het parkeren, dan is dat ook voor hun een stimulans om na te denken over andere vormen van vervoer. Ten opzichte van andere vervoersmiddelen neemt een auto veel plek in beslag. Op één parkeerplaats kunnen, afhankelijk van het type rek, bijvoorbeeld wel 12 fietsen staan. Tegelijkertijd zien we dat een buurt er ook iets voor terug krijgt als parkeren betaald wordt ingevoerd. Vreemdparkerders, die geen bestemming hebben in de wijk, worden geweerd, en bewoners worden gestimuleerd om na te denken over autobezit. Het resultaat is dat de parkeerdruk afneemt; waardoor er vaak ruimte overblijft, die bijvoorbeeld kan worden ingezet voor fietsparkeervoorzieningen, of extra groen en speeltoestellen.

Commented [512e]: Moeten ook nog de module Parkeernormen aanpassen. Dit op gebied van B2 normen en aanpassen kaart met B gebieden in LR (input 15-12)

Commented [512e]: Nee hoeft niet. B2 heeft dezelfde normen als B1, alleen nauwelijks mogelijkheid voor inzet alternatieven. Als voor een B2-gebied al besloten is dat er betaald parkeren komt, kunnen we gewoon de B1-normen toepassen (daar moeten we dus voor zorgen). Voor C-gebieden zou ik vooralsnog geen aanpassingen doen in de normen. Die zijn voorlopig ook niet aan de beurt, dus kan altijd nog (bijvoorbeeld bij raadsbesluit voor volgend prioriteitsblok).

Commented [512e]: Toevoegen aan alinea 3.1 Minder ruimte voor autoparkeren op straat, meer ruimte voor fietsen

In een blauwe zone kan weliswaar niet onbeperkt worden geparkeerd, maar is het parkeren wel gratis. Dit sluit niet aan bij ons uitgangspunt dat parkeerders zelf de kosten dragen voor parkeerregulering. In geval van vergunninghouders parkeren zijn parkeerplaatsen gereserveerd voor bewoners en ondernemers die een parkeervergunning hebben, betalen p Parkeerders betalen via de parkeervergunning dan wel voor het parkeren, maar. ~~H~~et reserveren van parkeerplaatsen voor bewoners en andere belanghebbenden draagt ~~echter~~ niet bij aan efficiënt gebruik van parkeercapaciteit. Juist in gebieden waar de druk op de openbare ruimte groot is, is het belangrijk om efficiënt met die ruimte om te gaan.

Betaald parkeren is ~~van oudsher~~ een effectief middel om op lokaal niveau parkeeroverlast tegen te gaan en zorgt er voor dat er in de stad als geheel minder auto's komen. Als mensen in de openbare ruimte moeten betalen voor het parkeren van hun auto is dat een stimulans om na te denken over andere vormen van mobiliteit of alternatieve parkeerlocaties. Dat geldt voor zowel voor bewoners als ondernemers, als voor bezoekers van de stad. Zo komen er minder auto's op straat, waardoor er meer ruimte overblijft voor andere functies, en rijden er dus ook minder auto's in de stad, wat de bereikbaarheid ten goede komt. We voeren daarom op termijn in de hele stad betaald parkeren in. Voor het bepalen van de volgorde voor invoeren betaald parkeren is parkeerdruk een belangrijk criterium. We weten uit ervaring dat de uitbreiding van betaald parkeren vaak een waterbedeffect heeft ten aanzien van de parkeerdruk. Dit willen we in de nieuwe procedure voor invoeren betaald parkeren zo veel mogelijk voorkomen. Wanneer in een wijk overlast wordt ervaren door een hoge parkeerdruk, is het aan de bewoners en bedrijven in die wijk om te bepalen of er betaald parkeren moet worden ingevoerd. Zij kunnen hun stem kenbaar maken via een draagvlakmeting. In sommige gevallen is een draagvlakmeting echter geen uitkomst, bijvoorbeeld in gebieden waar geen of weinig woningen zijn en een beperkt aantal bedrijven of organisaties is gevestigd. Dit geldt bijvoorbeeld voor sportverenigingen aan de rand van de stad. Hier maken we maatwerkafspraken met de belanghebbenden. Ook in andere gebieden met een uniek karakter, zoals bijvoorbeeld de woonboulevard, zijn maatwerkafspraken mogelijk, zowel wat betreft de procedure voor invoering van betaald parkeren, als de invulling daarvan (bijvoorbeeld met afwijkende venstertijden). De invoering van betaald parkeren kan naast het tegengaan van parkeeroverlast ook bijdragen aan een beperking van het autoverkeer, en is daarmee een belangrijke randvoorwaarde voor de verdere verdichting van de stad. Op een aantal ontwikkellocaties is beperking van het autoverkeer noodzakelijk om (grote aantallen) woningen te kunnen bouwen. In deze gebieden kan zonder draagvlakmeting betaald parkeren worden ingevoerd. Dat geldt ook voor de gebieden die grenzen aan deze ontwikkellocaties. Voorwaarde hierbij is wel dat wordt aangetoond dat invoering van betaald parkeren noodzakelijk is om de hoeveelheid verkeer die de stad in komt te beperken. Ook rondom mobiliteitsknooppunten is het in sommige gevallen wenselijk om (zonder draagvlakmeting) betaald parkeren in te kunnen voeren. Parkeerders kunnen anders te makkelijk uitwijken naar omliggende gebieden en daar parkeeroverlast veroorzaken, terwijl de parkeerplaatsen in een mobiliteitsknooppunt leeg blijven staan. Bij de invoering van betaald parkeren houden we rekening met bestaande bewoners en bedrijven, en faciliteren we waar mogelijk het bestaande autobezit. Dat betekent dat bestaande bewoners en bedrijven als er voldoende ruimte is op straat bijvoorbeeld meer parkeervergunningen kunnen aanvragen dan bewoners en ondernemers die zich nieuw in het gebied vestigen. Als we zonder draagvlakmeting betaald parkeren invoeren, wordt de buurt bovendien daarbij betrokken en kunnen belanghebbenden meepraten over onder andere venstertijden en mobiliteitsalternatieven. Het uitgangspunt bij de invoering van betaald parkeren is dat het doel de procedure bepaalt. Wanneer het doel is om parkeeroverlast tegen te gaan beslissen bewoners en bedrijven via een draagvlakmeting of er betaald parkeren wordt ingevoerd. Wanneer het gaat om een wijk- of gebiedsoverstijgend belang, en betaald parkeren als doel heeft om de hoeveelheid autoverkeer in de stad te stabiliseren, of het

gebruik van een nabijgelegen transferium te bevorderen, houden we geen draagvlakmeting, maar beslist de buurt wel mee over de precieze invulling van betaald parkeren. De procedure voor invoering van betaald parkeren (met en zonder draagvlakmeting) wordt uitgewerkt in de module Aanpak betaald parkeren.

## Nieuwe module Aanpak betaald parkeren

### Inleiding

#### Behoud van deze tekst?

Guiding van versneld invoeren van betaald parkeren. Dit stuk vooral richten op verhoging van tempo.

### Fasering en volgorde

Bij het bepalen van de volgorde voor invoering van betaald parkeren in de hele stad, spelen twee belangrijke overwegingen mee. Enerzijds vinden we het belangrijk om bewoners en bedrijven in de stad duidelijkheid te bieden, zodat ze weten wanneer ze aan de beurt zijn voor betaald parkeren en zich daarop kunnen voorbereiden. Anderzijds hechten we veel waarde aan flexibiliteit om in te kunnen spelen op de actualiteit en veranderingen in de openbare ruimte. Hoewel we redelijk goed kunnen inschatten hoe de parkeerdruk zich verplaatst als we in een deel van de stad betaald parkeren invoeren, blijkt de praktijk soms toch net even anders dan we van te voren hadden verwacht. We willen voorkomen dat wijken waar de parkeerdruk ineens flink toeneemt nog jaren moeten wachten op betaald parkeren, maar tegelijkertijd vinden we het belangrijk dat bewoners en bedrijven in de stad weten waar ze aan toe zijn. We kiezen daarom voor een aanpak in twee stappen:

- We hebben de stad ingedeeld in drie prioriteitsblokken die elkaar opvolgen in de tijd.
- We hebben een afwegingskader gemaakt waarmee we binnen de prioriteitsblokken de volgorde voor invoeren van betaald parkeren bepalen.

Het college stelt voor aanvang voor ieder prioriteitsblok de volgorde vast voor invoeren van betaald parkeren, en actualiseert deze volgorde jaarlijks. Zo kunnen we wijken naar voren halen in de planning, als dat op grond van de parkeerdruk in het gebied wenselijk is.

### Prioriteitsblokken

Bij de indeling van gebieden in prioriteitsblokken hebben we gekeken naar de factoren parkeerdruk, en nieuwbouw- (of gebieds-) ontwikkelingen. In gebieden waar de parkeerdruk (zeer) hoog is, ervaren bewoners en bedrijven vaak overlast van parkeren. Zij moeten lang zoeken naar een plek als ze een auto willen parkeren, en hebben last van auto's die op hinderlijke of zelfs gevaarlijke plekken staan. Betaald parkeren zorgt er vrijwel altijd voor dat de parkeerdruk afneemt en dat heeft een gunstig effect op de kwaliteit van de openbare ruimte.

### KADER MET UITLEG PARKEERDRUK

Ook hebben we gekeken naar de locaties in de stad waar in de nabije toekomst veel gebouwd wordt. Utrecht gaat de komende jaren flink groeien. Als we bij (een groot deel van) de bouwontwikkelingen

**Commented [5.12.e]:** Mis nog het stukje participatie en daar gaat wel discussie over ontstaan in de gemeenteraad. Logisch is de lijn dat de kaders vaststaan. Maar tegelijkertijd schrijven we ook nog over de ruimte voor wat maatwerk. Dit moeten we scherper maken of schrappen.

Mijn voorstel:

Nieuwe paragraaf met daarin éénmalige bijeenkomst wijkvertegenwoordiging. Afspraken maken over:

- Rayongrenzen
- Communicatieaanpak
- ?

Hierover nu definitief standpunt gaan innemen en voorleggen. Naar mijn idee hangen we nog steeds in de meningsvorming, maar dit moeten we wel opschrijven.

**Commented [5.12.e]:** Ik zou de volgorde in de tekst veranderen, zodat het minder ingestoken is op bestrijden overlast en meer op doelen ibp stadsbreed, maar tekst behouden.

kunnen uitgaan van betaald parkeren, hoeven we aanzienlijk minder parkeerplaatsen toe te voegen. Daar heeft de stad ook op lange termijn profijt van, want dat betekent dat er veel minder auto's de stad in komen.

#### KADER MET UITLEG PARKEERNORMEN/BOUWONTWIKKELINGEN

- Prioriteitsblok 1: de gebieden met prioriteit 1 zijn de gebieden waar op korte termijn betaald parkeren nodig is. Dit zijn bijvoorbeeld gebieden waar op dit moment al een hoge parkeerdruk is, of waar binnenkort de parkeerdruk zal toenemen als gevolg van de uitbreiding van betaald parkeren en/of de oplevering van grote nieuwbouw- of gebiedsontwikkelingen. Gebieden met prioriteit 1 grenzen bijna geheel aan het bestaande betaald parkeergebied.
- Prioriteitsblok 2: de gebieden met prioriteit 2 hebben op dit moment nog niet te maken met een hele hoge parkeerdruk, maar zullen naar aanleiding van de uitbreidingen in blok 1 een toename in parkeerdruk zien. In deze gebieden zijn bovendien bouwontwikkelingen gepland die op iets langere termijn worden opgeleverd.
- Prioriteitsblok 3: de gebieden met prioriteit 3 liggen grotendeels aan de rand van de stad. Deze gebieden hebben een (relatief) lage parkeerdruk, die voorlopig niet toe zal nemen. In deze gebieden staan voorlopig ook geen (grote) nieuwbouwontwikkelingen op de planning.

In bijlage XXX staat een overzicht van de gebieden per prioriteitsblok. Ook staat in de bijlage wanneer de gebieden aan de beurt zijn voor invoering van betaald parkeren.

#### Afwegingskader

We bepalen de precieze volgorde voor invoering van betaald parkeren binnen de prioriteitsblokken op basis van een afwegingskader. Voor dit afwegingskader gaan we uit van een aantal (meetbare) criteria:

- Opleverdatum nieuwbouwontwikkelingen: als we bij bouwontwikkelingen uitgaan van betaald parkeren, en om die reden minder parkeerplaatsen aanleggen, is het noodzakelijk dat er bij oplevering van betaald parkeren ook daadwerkelijk betaald parkeren is ingevoerd. Voor gebieden met veel en/of grote nieuwbouwontwikkelingen is daarom de (eerste) opleverdatum bepalend voor het moment waarop we betaald parkeren invoeren.
- Parkeerdruk: we meten en monitoren op regelmatige basis de parkeerdruk in gebieden waar nog geen betaald parkeren is. Dit doen we door het aantal geparkeerde auto's af te zetten tegen de parkeer capaciteit.
- Meldingen van parkeeroverlast: bewoners en bedrijven die parkeeroverlast ervaren kunnen daarvan een melding doen bij de gemeente. We tellen alle meldingen uit een gebied mee, op voorwaarde dat de melding is gekoppeld aan een geldig en uniek e-mailadres.
- Verkeersonveilige situaties: in gebieden waar bewoners en ondernemers die verkeersonveilige situaties ervaren kunnen daarvan melding doen. We tellen de meldingen mee van situaties die samenhangen met parkeren. Verder kijken we naar het percentage foutparkeerders uit de parkeerdrukmeting.
- Toegankelijkheid straat en stoepen: in sommige oudere wijken met smalle straten wordt aan twee kanten van de weg (met twee wielen op de stoep) geparkeerd. Hierdoor kan de doorgang op straat voor bijvoorbeeld de vuilniswagen worden belemmerd. Ook kan het belemmeringen opleveren voor de vrije doorgang op de stoep.

Commented [5.1.2.e]: De verwachting is dat bouwontwikkelingen de volgorde van de prioriteitsblokken niet doorkruisen, begrijp ik.

Commented [5.1.2.e]: daar houden we rekening mee bij het indelen in de blokken

Commented [5.1.2.e]: Laten we dit een harde randvoorwaarde? Of vinden we het acceptabel wanneer het nog niet is ingevoerd? Zie ook de mail van 5.1.2.e hierover.

Commented [5.1.2.e]: zie ook mijn opmerking hierboven, ik kan me voorstellen dat dit op gespannen voet kan staan met de beoogde volgorde van IBP.

Commented [5.1.2.e]: Als we jaarlijks de volgorde voor het aankomende jaar vaststellen, kunnen we toch rekening houden met de opleverdata? Alleen wanneer een ontwikkeling zoveel eerder is dat het van prioriteit 3 naar 2 zou moeten, zullen we moeten kijken wat we daarmee doen.

Commented [5.1.2.e]: Dit kan waarschijnlijk niet met het meldingssysteem want veel anoniem. En waarom zouden we alleen unieke meldingen willen tellen? Als bewoners zoveel last ervaren dat ze zo proberen om eerder aan de beurt te zijn, dan komt dat ook uit de parkeerdruk en de afweging van experts.

## • Alternatieven op orde

### KADER MET UITGANGSPUNTEN AFWEGINGSKADER:

#### Uitgangspunten afwegingskader

De opleverdatum van nieuwbouwwontwikkelingen is een vast gegeven. Deze gebieden nemen we op in de planning. De weging van de verschillende criteria die de volgorde van invoeren binnen een blok bepaalt volgt daarna en bestaat uit drie onderdelen:

1. De parkeerdruk, uitgedrukt in een percentage bezetting van de beschikbare openbare parkeerplaatsen in een gebied. We meten en monitoren de parkeerdruk jaarlijks
2. Het aantal meldingen van bewoners of ondernemers in het gebied, afgezet tegen het aantal adressen x 1.000.
3. Het oordeel van deskundigen op de onderdelen verkeersonveilige situaties en toegankelijkheid, uitgedrukt in een score per gebied. Voor blok 2 en 3 nemen zij ook de aanwezigheid van alternatieven voor de (eigen) auto mee.

De cijfers van de drie onderdelen tellen we bij elkaar op. Hieruit volgt een concept-volgorde; het gebied met het hoogste aantal punten staat bovenaan. Eindigen twee gebieden met een gelijke stand, dan voeren we daar in principe op hetzelfde moment betaald parkeren in. Waar dit niet mogelijk is vanwege bijvoorbeeld de omvang van beide gebieden, dan geven de deskundigen advies over welk gebied als eerste ingevoerd wordt.

Uit de randvoorwaarden (zie paragraaf XX), de concept-volgorde en de gebieden waar vanwege bouwontwikkelingen wordt ingevoerd, volgt de geactualiseerde jaarplanning die door het college wordt vastgesteld.

#### Parkeerdruk

Een hoge parkeerdruk betekent vaak dat bewoners overlast ervaren. Er is sprake van een hoge parkeerdruk wanneer minimaal 8 van de 10 parkeerplaatsen bezet zijn met auto's (80%). Bij het in beeld brengen van de parkeerdruk houden we rekening met éénmalige of tijdelijke gebeurtenissen, zoals evenementen en werkzaamheden. De parkeerdruk wordt gedurende twee opeenvolgende weken, op drie momenten gemeten. Er kan hiervan afgeweken worden wanneer daar aanleiding voor is. Bijvoorbeeld als de parkeerdruk in een gebied zich vooral op andere momenten voordoet.

### TABEL MEETMOMENTEN

De parkeerdruk in de gebieden in prioriteitsblok 1 en een deel van prioriteitsblok 2 is eind 2022 gemeten door een extern bureau. Deze cijfers zijn de basis voor de eerste weging en indeling van de gebieden in blok 1 zoals nu voorgelegd (zie bijlage XX). Door jaarlijks de parkeerdruk te meten, monitoren we de effecten van het invoeren van betaald parkeren en kunnen we in gebieden waar de parkeerdruk oploopt is door het waterbedeffect parkeeroverlast tegengaan dan wel voorkomen.

#### Meldingen

Bewoners en ondernemers kunnen parkeeroverlast melden bij de gemeente. We monitoren de signalen van parkeeroverlast die we ontvangen via onder andere het systeem voor meldingen Signalen en e-mail. Voor de jaarlijkse actualisatie van de volgorde van invoeren brengen we het aantal meldingen over parkeeroverlast in een gebied in kaart. De grootte van de gebieden verschilt, dus ook het aantal bewoners in zo'n gebied. Daarom zetten we het aantal meldingen af tegen het aantal adressen in een gebied. We zetten communicatie in om te zorgen dat bewoners weten waar en hoe ze parkeeroverlast kunnen melden.

Commented [512a]: Ik zou deze eruit laten, want we gaan niet overal (op tijd) de alternatieven op orde hebben.

Commented [512e]: Als overweging voor de volgorde kan hij wel blijven staan toch?

### Verkeersonveilige situaties en toegankelijkheid

Voor de criteria verkeersonveilige situaties en toegankelijkheid gebruiken we niet alleen cijfers. Op een aantal factoren die niet uit cijfers te halen zijn of waar de cijfers nog een interpretatie behoeven, gebruiken we de expertise van de organisatie. Voor foutparkeren zijn bijvoorbeeld cijfers, maar in hoeverre foutgeparkeerde auto's voor een onveilige situatie of overlast zorgen, is per geval verschillend. Auto's die met twee wielen op de stoep staan, kunnen de toegankelijkheid negatief beïnvloeden, maar dit is niet overal zo. Door collega's met inhoudelijke kennis en ervaring in de wijken deze factoren te laten wegen, doen we recht aan de onderliggende cijfers. De deskundigen die een oordeel geven over verkeersonveilige situaties en toegankelijkheid zijn de wijkverkeersadviseur, handhaver, beleidsadviseur mobiliteit, parkeren en toegankelijkheid.

Zij geven een oordeel over:

1. Veiligheid; er is geconstateerd dat de weg niet voldoende vrij is voor nood en hulpdiensten om te kunnen passeren. Bijvoorbeeld als gevolg van foutief parkeergedrag zoals parkeren op hoeken.

Of geparkeerde auto's belemmeren het zicht.

2. Toegankelijkheid; er is geconstateerd dat de doorgang voor voetgangers, rolstoelen en kindervagens op de stoep regelmatig wordt belemmerd, of de inzameling van huisvuil wordt gehinderd.

Alternatieven (blok 2 en 3): aanwezigheid OV-stations/haltes, beschikbaarheid deelauto's, fietsvoorzieningen en (prettige) looproutes.

### Aanvullende Randvoorwaarden

Op basis van ons afwegingskader bepalen we in welke volgorde we binnen de prioriteitsblokken betaald parkeren invoeren in de gebieden waar nu nog gratis wordt geparkeerd. Hierbij hanteren we een aantal randvoorwaarden:

- Logische begrenzing: de gebieden die we toevoegen aan betaald parkeren hebben logische grenzen, bijvoorbeeld een spoorlijn, watergang of (drukke) weg. Uitgangspunt is dat op straat **volstrekt** duidelijk is of op de betreffende locatie betaald parkeren geldt, en zo ja welk regime ter plaatse van kracht is.
- Minimale grootte: de gebieden die we toevoegen aan betaald parkeren bestaan uit minimaal **XX adressen** of **XX parkeerplaatsen**. Hier kunnen we van afwijken in gebieden zonder woonfunctie en gebieden waar toepassing van een minimale grootte een logische begrenzing onmogelijk maakt.
- **Geen eilandjes**: we breiden betaald parkeren uit vanuit het bestaande betaald parkeergebied, om te voorkomen dat er eilandjes met gratis of betaald parkeren ontstaan. Gebieden die (nog) niet grenzen aan betaald parkeergebied moeten dus wachten. We kunnen hierop een uitzondering maken in gebieden met een centrumfunctie en/of groot aantal voorzieningen, als betaald parkeren noodzakelijk is voor het functioneren van het gebied.
- **Als er bij bewoners en ondernemers in een gebied voldoende draagvlak is, kunnen we een gebied naar voren halen in de planning. Dat betekent dat een gebied dan van prioriteitsblok 3 naar prioriteitsblok 2 gaat, of van prioriteitsblok 2 naar prioriteitsblok 1.**

Er zijn twee situaties waarin we kunnen afwijken van de volgorde die het afwegingskader voorschrijft:

- We kunnen per invoermoment op een maximaal aantal adressen betaald parkeren invoeren. Als we bij het eerstvolgende invoermoment nog capaciteit hebben voor een beperkt aantal adressen, en het gebied dat bovenaan staat in de volgorde is te groot, kunnen we een gebied dat lager op de lijst staat naar voren halen. Op deze manier gaan we zo efficiënt mogelijk om

Commented [5.12.e]: Ik zou ze niet aanvullend noemen, maar gewoon randvoorwaarden en in die zin horen ze boven de tekst over het afwegingskader.

Commented [5.12.e]: Nog apart overleg hiervoor nodig, of meenemen in gesprek met data? Ik heb inzicht in de huidige omvang van gebieden

Commented [5.12.e]: Voegt deze voorwaarde iets toe, is het denkbaar dat er in de praktijk dergelijke gebiedjes zijn, en als die er zijn wijken we waarschijnlijk toch wel af.

Commented [5.12.e]: het lijkt me goed om expliciet te melden dat we niet straat voor straat gaan invoeren, maar we kunnen kleine gebiedjes tegenkomen als we het gebied 'vol' willen maken, bijvoorbeeld bij de IBB-laan.

Commented [5.12.e]: Dit lijkt me een belangrijk en zeer bepalend uitgangspunt, en niet zozeer een aanvullende voorwaarde. Mijn indruk is dat die naar het afwegingskader hierboven moet.

Commented [5.12.e]: Eens. Bepalend en niet aanvullend.

Commented [5.12.e]: Ik geloof dat ik dit niet goed begrijp: we kunnen blijkbaar per invoermoment een maximaal aantal adressen aan, dat heeft dan toch geen gevolgen voor het volgende invoermoment. Dat heeft vooral gevolgen voor de omvang van het in te voeren gebied per invoermoment: dat kan niet groter zijn dan het maximaal aantal adressen.

Commented [5.12.e]: stel dat we 5.000 adressen per invoermoment aan kunnen. Het gebied dat bovenaan staat heeft 4.000 adressen, en het gebied op nummer 2 heeft 3.000 adressen. Dat kan dan niet tegelijk. Maar als op 3 of 4 een gebied staat met 1.000 adressen, kunnen we die naar voren halen. Dan beginnen we dus met gebied 1 en 3, en komt gebied 2 bij het volgende invoermoment.

met onze capaciteit voor invoeren van betaald parkeren. We nemen deze overwegingen mee bij de jaarlijkse actualisering.

- Als het in verband met de oplevering van nieuwbouw noodzakelijk is om in een gebied betaald parkeren in te voeren, maar het gebied grenst nog niet aan bestaand betaald parkeergebied, halen we het tussenliggende gebied naar voren in de volgorde. Zo zorgen we dat het betaald parkeergebied aaneengesloten blijft.

### **Venstertijden**

De venstertijden geven weer op welke tijdstippen voor parkeren betaald moet worden. Met name voor bezoekers (van bewoners, bedrijven, winkels en andere voorzieningen) maakt het veel uit of de hele dag (en avond) betaald parkeren geldt of alleen een dagdeel. Bewoners en ondernemers die een parkeervergunning hebben, betalen daarvoor een vast bedrag, en zijn dus niet meer geld kwijt bij langere venstertijden.

### **Huidige situatie**

Utrecht is ingedeeld in drie parkeerzones: A, B en C. De A-zone bestaat uit A1 en A2. Beide subzones hebben hun eigen venstertijden, die in de hele subzone gelijk zijn. In B1 is op dit moment een variatie aan venstertijden, maar komen twee venstertijden verreweg het meest voor. In zone C is op dit moment nog nergens betaald parkeren.

<u>Subzone</u>	<u>Venstertijden</u>
<u>A1</u>	<u>ma t/m za 7.00 – 1.00 uur en zo 12.00 – 18.00 uur</u>
<u>A2</u>	<u>ma t/m za 9.00 – 23.00 uur</u>
<u>B1 (lang)</u>	<u>ma t/m za 9.00 – 21.00 uur</u>
<u>B1 (kort)</u>	<u>ma t/m vrij 6.00 – 11.00 uur</u>

De B1-gebieden die grenzen aan A2-gebied en/of veel voorzieningen hebben waar bezoekers op af komen, hebben lange venstertijden. De overige B1-gebieden (voornamelijk woonwijken) hebben korte venstertijden.

### **Venstertijden in nieuw betaald parkeergebied**

We vinden het belangrijk dat er op straat geen onduidelijkheid is over de tijden waarop voor parkeren betaald moet worden en willen voorkomen dat er een (te) grote variatie in venstertijden komt. Voor nu houden we vast aan de bestaande venstertijden voor B-gebied. Dat betekent dat de B- en C-gebieden die grenzen aan A-gebied en/of voorzieningen hebben die een groot aantal bezoekers aantrekken, de bestaande lange venstertijd krijgen (ma t/m za van 9.00 t/m 21.00 uur), en de overige B- en C-gebieden (dit zijn met name woonwijken) de bestaande korte venstertijd (ma t/m vrij van 6.00 t/m 11.00 uur). Op termijn willen we in de hele stad de venstertijden voor betaald parkeren uitbreiden naar de hele dag en (deel van de) avond. Een voorwaarde hierbij is dat de gehele stad zonder auto goed bereikbaar moet zijn. Als we in de toekomst de venstertijden gaan uitbreiden, zullen we daarbij ook kijken naar aanpassing van de bestaande bezoekers- en mantelzorgregeling voor bewoners.

### **Wijziging venstertijden in bestaand betaald parkeergebied**

Als in gebieden met korte venstertijd parkeeroverlast ontstaat op momenten dat parkeren gratis is, dan kan dat aanleiding zijn om de venstertijden uit te breiden. Hiervoor onderzoeken we eerst waar de parkeerdruk vandaan komt. Als de parkeeroverlast een gevolg is van overloop uit een aangrenzend gebied, of ontstaat door bezoekers van voorzieningen in de omgeving, breiden wij de venstertijden in het gebied zelf uit. Om de venstertijden te kunnen aanpassen moet aan twee voorwaarden zijn voldaan:

- We krijgen signalen uit het gebied over parkeerdruk en/of parkeergedrag dat leidt tot onveilige situaties.
- In de middag en/of avond is de gemiddelde parkeerdruk in het rayon hoger dan 90%.

### Procedure invoering betaald parkeren

We vinden het belangrijk om richting bewoners en ondernemers in de stad zorgvuldig en duidelijk te communiceren over de invoering van betaald parkeren. We nemen daarom de tijd om gebieden te informeren over de planning en uitrol van betaald parkeren, om vragen van bewoners en bedrijven te beantwoorden, en om (waar mogelijk) zorgen over parkeren weg te nemen.

Bewoners en bedrijven kunnen op onze website lezen in welk prioriteitsblok hun wijk of buurt is ingedeeld en in welke periode zij dus aan de beurt zijn voor betaald parkeren. We plaatsen bovendien jaarlijks de geactualiseerde planning voor het lopende prioriteitsblok op onze site. Hierin staat voor het aankomende jaar benoemd wanneer we in welke gebieden betaald parkeren gaan invoeren. We kondigen in alle gebieden uiterlijk een half jaar van te voren met een wijkbericht aan per welke datum betaald parkeren wordt ingevoerd. We hanteren per jaar twee vaste momenten voor invoeren van betaald parkeren, 1 april en 1 oktober. Bij onvoorziene omstandigheden kunnen we van deze data afwijken.

Commented [5.12e]: 6.1.2e?

### Vorbereiding

Voor een goede toepassing van het afwegingskader voor bepalen van de volgorde voor invoeren van betaald parkeren, is het noodzakelijk dat we onze data op orde hebben. We brengen (minimaal) jaarlijks de parkeerdruk in beeld, en monitoren het aantal meldingen dat we ontvangen van bewoners en bedrijven over parkeeroverlast. Bij aanvang van het proces invoeren betaald parkeren in een specifiek gebied brengen we allereerst in kaart of de volgende informatie nog actueel is:

- Parkeercapaciteit
- Problematiek t.a.v. foutparkeren (indien van toepassing)
- Aantal woon- en bedrijfsadressen

Vervolgens brengen we in kaart welke bijzondere functies er in het gebied zijn. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om scholen, winkelcentra, sportverenigingen, en grote bedrijven. We gaan met vertegenwoordigers van deze functies in gesprek om te bespreken wat betaald parkeren voor hen betekent en om mee te denken over passende mobiliteitsoplossingen. Ten aanzien van het parkeerregime en de uitgifte van parkeervergunningen is geen maatwerk mogelijk, met als enige uitzondering een aanpassing van de venstertijden voor betaald parkeren als dat wenselijk is voor het functioneren van het gebied. Bewoners en ondernemers kunnen, als er voldoende ruimte is in het gebied, eenmalig in aanmerking komen voor extra parkeervergunningen, maar ten aanzien van vergunningvoorwaarden en tarieven is geen maatwerk mogelijk. Wel gaan we graag in gesprek over de mogelijkheden ten aanzien van parkeren op afstand, deelmobiliteit, fietsvoorzieningen en de inrichting van de openbare ruimte.

Commented [5.12e]: Slag nog om de arm

### Communicatie

Bij de start van de procedure staat al vast dat we betaald parkeren gaan invoeren, wanneer we dat gaan doen, en welk parkeerregime er komt. Onze communicatie is daarom gericht op het informeren van bewoners en bedrijven in het gebied. Omdat niet iedere wijk hetzelfde is, en de vragen en

Commented [5.12e]: Moeten we in de bijlage nog het palet van communicatiemiddelen weergeven ter illustratie.

Commented [5.12e]: ja, lijkt me een goed idee.

meningen over betaald parkeren kunnen verschillen, maken we per gebied een apart communicatieplan. Hierin, waarin we uitwerken we uit op welke manier we belanghebbenden informeren over betaald parkeren. Ons uitgangspunt hierbij is dat we iedereen de gelegenheid willen bieden om vragen te stellen of zorgen te uiten. Dit betekent dat we niet alleen informatie verspreiden via wijkberichten en onze website, maar dat we ook actief de wijk in gaan om toe te lichten aan bewoners en ondernemers wat betaald parkeren voor hen betekent. Naast algemene informatiebijeenkomsten (op locatie en/of digitaal) bieden we ook 'informatie op maat' aan, bijvoorbeeld via een (online) spreekuur of op aanvraag bij bijeenkomsten van derden. Zo kunnen we bewoners en bedrijven op individueel niveau advies geven over de aanvraag van een parkeervergunning en/of andere parkeervoorziening.

#### Uitgifte parkeervergunningen

Bij invoeren van betaald parkeren bieden we bewoners en bedrijven, alleen als daarvoor voldoende ruimte is op straat, eenmalig de mogelijkheid om extra parkeervergunningen aan te vragen. Bewoners kunnen maximaal twee vergunningen extra aanvragen, bovenop het aantal waar ze normaal gesproken recht op hebben, en bedrijven kunnen maximaal XXX vergunningen extra aanvragen. In de nadere regel uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen staat wanneer we deze overgangsregeling wel of niet toepassen en aan welke voorwaarden aanvragers moeten voldoen om extra parkeervergunningen aan te kunnen vragen.

Bewoners en ondernemers kunnen vanaf zes weken voor invoerdatum betaald parkeren een parkeervergunning aanvragen.

#### Stappenplan

Formuleren nieuw stappenplan, vergelijkbaar met huidige tabel (p.11)

#### Planning

Wij kunnen niet betaald parkeren in heel de stad tegelijkertijd invoeren. Wij verwachten dat wij per jaar bij ongeveer 10.000 adressen betaald parkeren kunnen invoeren. Tussen 2020 en 2022 werd gemiddeld bij 2.000 adressen per jaar betaald parkeren ingevoerd. Door de nieuwe aanpak versnellen wij dit tempo aanzienlijk en hebben wij in 203X in heel de stad betaald parkeren ingevoerd.

Wij onderzoeken nog of wij het aantal adressen per jaar dat wij kunnen behandelen verder kunnen verhogen. Hiervoor zijn twee factoren van belang:

- Functionaliteit Parkeervergunningensysteem. Het tegelijkertijd aanvragen van vergunning vergt een bepaalde functionaliteit van het ICT-systeem. Wanneer deze functionaliteit dusdanig geschikt is voor meer aanvragen tegelijkertijd kan het tempo worden verhoogd.
- Beschikbaarheid personeel: De voorbereiding, communicatie, uitgifte van parkeervergunningen, handhaving, opleggen van naheffingen en behandelen van bezwaren vraagt voldoende personeel. In een krappe arbeidsmarkt is het onzeker of er meer personeel kan worden geworven om deze taken uit te voeren.

Commented [512e]: Ik zou dit inderdaad alleen schematisch doen, en niet uitschrijven.

Commented [512e]: De planning hoort m.i. niet in het definitieve document thuis, maar ka wel in de wijzigingsnotitie denk ik.

## Bijlage Overzicht gebieden

Invoegen kaart

Blok 1

<u>Jaar</u>	<u>Gebieden</u>
<u>2023</u>	<u>Rivierenwijk-west, Cartesiusdriehoek, Cartesiusweg, Schepenbuurt, Leidsche Rijn Centrum Oost</u> <u>Transwijk, Merwedekanaalzone, Wisselspoor, Rivierenwijk-Zuid</u>
<u>2024</u>	<u>Liefland, IBB, Ondiep, Egelandierstraat, Omgeving Julianapark, Voordorp</u> <u>Meubelboulevard, Kanaleneiland-Zuid</u>
<u>2025</u>	<u>Kanaleneiland-Noord, Hoograven-Noord, Oog in Al, Papendorp/Groenewoud</u>

Blok 2 (2025-2030)

Graauwaart, Het Zand, Hoge Weide, Hoograven-Zuid, Langerak, Lunetten, Maarschalkerweerd, Overvecht-Zuid, Papendorp, Pr. Bernhardplein e.o., Rijsweerd/Voorveldse Polder, Terwijde Oost, Zuilen-zuidoost

Blok 3 (2031-2034)

De Meern-Noord, De Meern-Zuid, De Wetering, Haarrijn, Lage Weide, Oudenrijn, Overvecht-Noord, Overvecht-Noord bedrijventerrein, Rijnvliet, Terwijde West, Veldhuizen/De Balië, Vleuten, Vleuterweide, Zuilen-Noord/Elinkwijk,