

1. Inleiding

Aanleiding

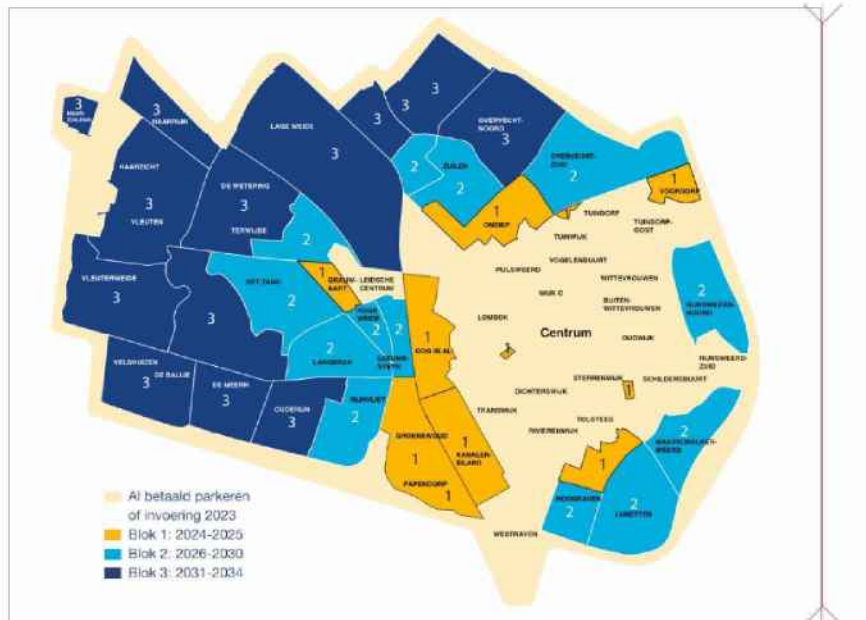
In het coalitieakkoord 2022-2026 staat het voornemen om in de hele stad betaald parkeren in te voeren: "De openbare ruimte is schaars in onze stad. Geparkeerde auto's nemen alles bij elkaar veel ruimte in en we vinden het dan ook redelijk dat in dit geval geldt 'de gebruiker betaalt'. Op termijn zal daarom in de gehele stad het gebruiken van de openbare ruimte door auto's belast worden met parkeerbelasting. De opbrengsten van deze parkeerbelasting investeren we in de kwaliteit van de stad, in alternatieve vormen van vervoer en voorzieningen in de wijken via het investeringspakket 'Groeit in Balans'. We gaan versneld betaald parkeren invoeren en leggen een voorstel voor een volgorde voor aan de raad. Bij het bepalen van de volgorde wegen we in ieder geval de parkeerdruk mee. Op deze manier proberen we parkeeroverlast zoveel mogelijk vóór te zijn."

Doelstellingen betaald parkeren in de hele stad

- Betaald parkeren is een effectief middel voor parkeerregulering en wordt ingezet om parkeeroverlast tegen te gaan. 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 zogenaamde waterbedeffect. Dit waterbedeffect willen we zoveel mogelijk vóór zijn om te voorkomen dat bewoners eerst parkeeroverlast moeten ervaren voordat deze opgelost kan worden.
- Het heffen van parkeerbelasting is één van de knoppen in het mobiliteitsbeleid van stad en regio om te komen tot een duurzaam mobiliteitssysteem (zie Mobiliteitsplan 2040). Bij betaald parkeren maken mensen een meer bewuste afweging hoe te reizen. Het effect is dat er minder (rijdende) auto's zijn en mensen vaker kiezen voor lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Dat draagt ook bij aan de bereikbaarheid van en binnen de (groeierende) stad. 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.
- Door het heffen van parkeerbelasting ontstaat er ruimte voor andere functies in de openbare ruimte omdat ook de stilstaande auto's in aantal zullen afnemen. De openbare ruimte is schaars en omdat Utrecht groeit is er meer ruimte nodig voor andere functies zoals groen, verblijven, spelen, fietsparkeren en deelmobiliteit. Daarbij vinden wij het redelijk dat men betaalt voor het gebruik van de openbare ruimte voor parkeren.

De Aanpak betaald parkeren 2024 - 2035

Om de volgorde te bepalen is het deel van de stad waar nog geen betaald parkeren is (of is gepland) verdeeld in drie blokken (zie onderstaand kaartje) op basis van verwachte parkeerdruk.



Commentaar [5.1.24]: Kaartje vervangen door scherper exemplaar en iets vergroot in het kader van leesbaarheid

Voor de prioritering van gebieden binnen een blok voor het invoeren van betaald parkeren hanteren we de volgende criteria:

- Bouwontwikkelingen
- Parkeerdruk
- Meldingen
- Bereikbaarheid van een gebied met alternatieven voor de auto (vanaf blok 2)

In de tabel hieronder staat het voorstel voor het invoeren van betaald parkeren in de gebieden van blok 1 (na verwerking inspraakreacties).

Gebied	Parkeerdruk	Overlast-meldingen	Onderbouwing
2024			
Laan van NG, Spinozaweg, Nieuw Engeland, Th. A. Kempisplantsoen e.o.	113	37	Parkeerdruk, waterbedeffer vanuit Schepenbuurt en eiland in betaald parkeren gebied
Hoograven Noord (Bokkenbuurt, Oud en Nieuw Hoograven Noord, Tolsteeg)	107	153	Parkeerdruk en aanwezig en verwacht waterbedeffer vanuit Rivierenwijk
Voordorp	103	202	Parkeerdruk en aanwezig en verwacht waterbedeffer
Ondiep en Hoogstraatbuurt	95	109	Parkeerdruk en hervatten proces gestart in 2022

Gebied	Parkeerdruk	Overlast- meldingen	Onderbouwing
Kanaleneiland Zuid	83		Besluit MWKZ, bouwontwikkelingen in gebied zelf, verwacht waterbedeffect vanuit Meubelboulevard en Transwijk
Fentener van Vlissingenkade			Enkele parkeerplaatsen, eilandje in betaald parkeren gebied.

2025			
Van Liefland, Tuindorp West	107	17	Parkeerdruk en eiland in betaald parkeren gebied
Egelantierstraat, Omgeving Julianapark (ten noorden en zuiden)	104	33	Parkeerdruk, verwacht waterbedeffect vanuit Ondiep, Cartesiusweg en Werkspoor
Oog in Al (incl. Halve Maan N en Z)	102	145	Parkeerdruk en waterbedeffect Kanaleneiland en Laan van NG, Spinozaweg, Th. A. Kempisplantsoen
Kanaleneiland Noord	98	36	Parkeerdruk, besluit MWKZ, bouwontwikkelingen in gebied zelf, verwacht waterbedeffect vanuit Transwijk
Grauwaart	92	5	Parkeerdruk en waterbedeffect vanuit Leidsche Rijn Centrum
IBB	Niet gemeten		Eilandje in betaald parkeren gebied.
Papendorp/ Groenewoud	Niet gemeten		Bouwontwikkelingen en verwacht waterbedeffect vanuit Kanaleneiland en, eiland in betaald parkeren gebied
Westraven	Niet gemeten		Eiland in betaald parkeren gebied

Het voorstel is dus om betaald parkeren geleidelijk, in een periode van 12 jaren in te voeren in de stad.

De *basis-venstertijd* is van 06.00 uur – 11.00 uur op maandag t/m vrijdag. Dat wil zeggen dat in woonwijken waar geen gebiedsontwikkelingen gepland zijn, wij uitgaan van deze venstertijd. Zijn er meerdere functies in een gebied die een hoge parkeerdruk met zich meebrengen, dan wordt gekozen voor een langere venstertijd. Korte venstertijden zorgen ervoor dat onwenselijke effecten (zoals het parkeren van forensen of bewoners elders uit de stad in woonbuurten) niet optreden. En we beperken negatieve effecten voor bijvoorbeeld mantelzorgers, oppasopa's en -oma's, of winkels en sportvoorzieningen. Bezoek dat na 11.00 uur of in het weekend komt, parkeert gratis.

De *tarieven* die wij willen hanteren zijn de tarieven zoals die binnen het huidige B1-gebied van toepassing zijn. De kosten voor een eerste vergunning bedragen ca 12,40 euro per maand, een tweede vergunning kost ca 31,00 (prijspeil 2023). Het uurtarief voor kortparkeren is ca 4 euro.

Participatie en communicatie

In samenspraak met het participatienetwerk van de gemeente Utrecht is niet gekozen voor een uitgebreid participatietraject omdat de beïnvloedingsruimte beperkt was. Daarnaast betreft het feitelijk

betreft het hier een belastingmaatregel en dat is voor de meeste mensen geen leuke boodschap. Gekozen is voor inspraak/consultatie waarbij belanghebbenden de gelegenheid hadden te reageren op de concept Aanpak. De periode liep vanaf 24 maart tot en met 5 mei 2023. Belanghebbenden zijn op verschillende manieren geïnformeerd over de voorgestelde aanpak voor invoeren betaald parkeren in de hele stad en de mogelijkheid om in te spreken. Zo hebben we een persbericht uitgegeven dat is opgepikt door de (lokale) media en berichten via social media verzonden. De website van de gemeente bevatte alle informatie. We hebben daarnaast een webinar aangeboden en vier inloopbijeenkomsten gehouden. En we waren aanwezig bij een bewonersbijeenkomst georganiseerd door het bewonersplatform en het wijkplatform Overvecht. We hebben in totaal 1353 inspraakreacties ontvangen.

2. De rode draad uit de inspraakreacties

Veruit de meeste reacties zijn afkomstig van inwoners in de stad. De rode draad betreft deze reacties.

Een enkele reactie is positief over betaald parkeren in de hele stad omdat het ten goede komt aan de leefbaarheid van de stad. Meer dan honderd reacties geven aan voor betaald parkeren te zijn omdat zij nu parkeeroverlast ervaren. Veruit het grootste aantal van deze reacties is afkomstig van bewoners in Voordorp.

Voordorp

Veel bewoners van Voordorp deelgebied 3 zijn voorstander van invoeren van betaald parkeren in een gebied vanwege parkeeroverlast. In 2021 is een draagvlakmeting gehouden waarbij in deelgebied 3 geen meerderheid was voor betaald parkeren. In de andere delen is wel betaald parkeren ingevoerd. In deelgebied 3 komt hierdoor parkeeroverlast voor. Deze zal groter worden als per 1 augustus 2023 bij de sportvelden aan de Voorveldselaan betaald parkeren wordt ingevoerd (motie 400). 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. 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.

Argumenten tegen het invoeren van betaald parkeren in de stad

De overgrote meerderheid van de reacties geeft aan tegen het invoeren van betaald parkeren te zijn. Dat is ook niet verbazingwekkend omdat niemand het echt leuk vindt om belasting te betalen. Hieronder staan de belangrijkste argumenten die worden genoemd.

- **Geen parkeeroverlast**

De meest voorkomende reactie is dat betaald parkeren niet nodig is omdat indieners geen parkeeroverlast ervaren in hun buurt.

De ervaring leert dat parkeeroverlast verschuift door het waterbedeffect. Naast het tegengaan van parkeeroverlast heeft betaald parkeren ook als effect dat er minder rijdende en stilstaande auto's zijn. Hierdoor blijft de (groeierende) stad bereikbaar en is er sprake van een rechtvaardiger verdeling van de openbare ruimte.

- **Een verkapt belasting maatregel**

Een argument dat ook veel voorkomt is dat de gemeente alleen betaald parkeren zou invoeren om de kas te spekken, gaten in de begroting te vullen etc.

Het klopt dat de uitbreiding van betaald parkeren gebieden extra opbrengsten opleveren. Deze zijn nodig om investeringen te doen voor een evenwichtige groei van de stad waarbij groen, voorzieningen en duurzame mobiliteit "meegroeien" met de groei van het aantal inwoners.

**Beleidsmatig
ingegeven**

- **Hoge lasten voor de huishoudens met lage inkomens**

Ook uiten veel mensen hun zorgen over de extra lasten voor de huishoudens met de laagste inkomens in een tijd waar alles duurder wordt.

Een eerste parkeervergunning kost ongeveer 12,40 euro per maand, een tweede parkeervergunning kost ongeveer 31 euro per maand (prijsspeil 2023). Alle bewoners kunnen ook een bezoekersvergunning aanvragen waarmee bezoek 50% korting krijgt op het uurtarief. Voor bewoners die thuis-, mantel- of kraamzorg aan huis ontvangen hebben we een aparte regeling, waarmee de zorgverlener 75% korting krijgt op het uurtarief. Voor de laagste inkomens is een tegemoetkoming voor

besluit?

mobilitetskosten. Deze is gekoppeld aan de U-pas. Het gaat om een mobiliteitsbudget dat gedeeltelijk kan worden ingezet voor parkeerkosten naast het gebruik van openbaar vervoer.

- Auto nodig

Een heel aantal reacties gaan in op het nodig hebben van de auto, voor werk, om kinderen naar school te brengen, om boodschappen te doen, omdat men slecht ter been is etc.

Autobezit en -gebruik is voor iedereen een combinatie van persoonlijke keuzes en omstandigheden. Wij kunnen en willen als gemeente niet bepalen voor wie het gebruik van de auto noodzakelijk is. Bij het invoeren van betaald parkeren kijken we dan ook niet naar de motieven voor het autobezit en -gebruik. Wel is 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, het aanbod van deelmobiliteit in de wijken en het realiseren van deelhubs waar verschillende vormen van deelvervoer beschikbaar zijn.

Niet onmogelijk, wel prijs, zoals ook bredere prijs

- Sociale factoren

Door het invoeren van betaald parkeren ontstaat een groter risico op sociaal isolement. Bezoekers die minder draagkrachtig zijn zullen niet of minder vaak langskomen, vooral in situaties waarbij ze afhankelijk zijn van vervoer per auto. Auto-afhankelijke bewoners zullen, indien ze geen vergunning kunnen betalen, in mindere mate gebruik kunnen maken van winkels, maatschappelijke, sociaal-culturele voorzieningen en het bezoeken van anderen.

Argument van derden

Bij het invoeren van betaald parkeren gaan wij uit van standaardtijden (basis-venstertijd) 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. 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.

- Geen alternatief (vooral openbaar vervoer wordt genoemd) voor de auto in de omgeving

Veel reacties geven aan dat openbaar vervoer geen alternatief is voor de auto, vaak omdat de reis meer tijd vraagt. Ook wordt de onbetrouwbaarheid van openbaar vervoer genoemd. Pas als de alternatieven op orde zijn, dan betaald parkeren worden ingevoerd.

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, al dan niet in een hub. De [module Parkeerhubs](#) laat zien hoe we hubs in de wijken, 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 deelvervoer.

Voor de lange termijn werken wij samen met de regio aan een schaa sprong van het openbaar vervoer. Deze maatregelen dragen bij aan de bereikbaarheid van een gebied.

Daarnaast bekijken we hoe we de aanwezigheid van alternatieven voor de auto kunnen laten meewegen in de prioritering van gebieden door bijvoorbeeld een bereikbaarheidstoets toe te passen. Het is de bedoeling dat vanaf de prioritering van gebieden in blok 2 de bereikbaarheid van een gebied met beschikbare alternatieven voor de auto wordt meegewogen.

- Nadelige effecten voor woon-werkverkeer (inclusief vrijwilligers) / werven personeel

Vanuit de economische sector, de politie, sport, de zorg en het onderwijs vraagt men aandacht voor mensen die met de auto naar het werk komen. Zeker voor medewerkers die verder weg wonen vindt men het openbaar vervoer vaak geen alternatief. Met name in de zorg, de politie en in het onderwijs

bestaat daarbij de vrees dat medewerkers elders gaan werken en dat het aantrekken van nieuw personeel lastig is. Daarbij is de parkeervergunning voor bedrijven kostbaar. Parallel aan de uitrol van betaald parkeren zetten wij in op het verder stimuleren van de alternatieven voor de auto (zie hierboven). De basis-venstertijd komt ten dele al tegemoet aan deze problematiek omdat betaald parkeren veelal tot 11.00 uur duurt. Bedrijven en organisaties kunnen parkeervergunningen voor bedrijven aanschaffen. Op dit moment zijn dit, net als parkeervergunningen voor bewoners, vergunningen die 24/7 geldig zijn. Dit past echter niet bij ons beleid om alternatieven voor de auto te stimuleren, en sluit ook niet aan bij de behoeften van ondernemers die weinig gebruik maken van hun parkeervergunning(en). We willen daarom voor de doelgroep ondernemers toe naar een parkeervergunning met het principe betalen naar gebruik (zie module [Parkeren in de openbare ruimte](#)). Dit werken we verder uit.

- Nadelig voor ambulante zorg

Mensen die werkzaam zijn in de ambulante zorg, mantelzorgers en mensen die zorg thuis ontvangen wijzen op de kosten voor parkeren die zij moeten maken om zorg te geven of te ontvangen.

De basis-venstertijd neemt hier, denken wij, al veel kou uit de lucht. Daarnaast is er al een bestaande regeling voor mantel- en thuiszorg en wijkverpleging met een korting van 75% voor parkeren.

- Bereikbaarheid van winkels en winkelcentra

Met name winkeliers zijn beducht voor het verlies van klanten wanneer sprake is van betaald parkeren.

Ook hier denken wij dat de basis-venstertijd helpt. Mensen kunnen zelf kiezen wanneer zij boodschappen gaan doen, tot 11.00 uur waarbij betaald parkeren geldt, of na 11.00 uur als parkeren gratis is. Waar de parkeerdruk hoog is en parkeeroverlast dreigt helpt betaald parkeren om de winkels / winkelcentra bereikbaar te houden.

Reacties op het proces

Mensen geven aan 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 en draagvlakmeting.

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. 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. In deze nota is ons antwoord op alle reacties te lezen. Ook laten we zien of we de reacties in het plan hebben verwerkt.

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 er naast: het waterbedeffect. Dit waterbedeffect willen we zoveel mogelijk voor zijn om te voorkomen dat bewoners eerst parkeeroverlast moeten ervaren voordat deze opgelost kan worden.

We hebben tot slot gekozen voor inspraak / consultatie als participatievorm omdat feitelijk de beïnvloedingsruimte klein is. Het voornemen om in de hele stad betaald parkeren in te voeren staat in het coalitieakkoord. In de aangenomen [motie](#) M126 Investeren in Utrecht: kiezen voor gelijke kansen,

niet voor
personeel

Wanneer
betaalt?

1300 reacties

betaalbaar wonen en klimaat stemt de raad in met het coalitieakkoord. En in de begroting wordt reeds rekening gehouden met de extra opbrengsten vanuit parkeren.

Tips uit de reacties

Een aantal reacties bevat ook tips indien betaald parkeren wordt ingediend. Alle hebben betrekking op gratis parkeren. Zo stellen mensen voor:

- Om de eerste vergunning of de eerste twee vergunningen gratis te verstrekken
- Alle inwoners gratis te laten parkeren en alleen bezoekers te laten betalen
- Voor de eerste uren bij winkelcentra gratis parkeren toe te staan.
- Gratis parkeren voor mensen met een bepaald beroep (politie, zorg en onderwijs worden genoemd)
- Aparte (goedkopere) regeling voor bedrijventerreinen

Het uitgangspunt is betaald parkeren in de hele stad. De openbare ruimte is al schaars en wordt steeds schaarser. We vinden het dan ook redelijk dat voor parkeren in de openbare ruimte wordt betaald.

Naar aanleiding van de inspraakreacties

Uit de inspraakreacties vloeien een aantal acties voort:

- In de volgorde van gebieden voor invoeren betaald parkeren is Voordorp naar voren gehaald van 2025 naar 2024.
- Het komende jaar werken we een regeling voor medewerkers van bedrijven en andere organisaties uit waarbij "betalen naar gebruik" centraal staat.
- Op met name grote bedrijventerreinen is sprake van het gedogen van geparkeerde (grote) bestelbussen, campers en vrachtwagens die langer dan drie dagen geparkeerd staan. Volgens de APV is parkeren van dergelijke voertuigen op de openbare weg maar voor drie dagen toegestaan. Wanneer betaald parkeren op de grote bedrijventerreinen wordt ingevoerd zal dit een punt van aandacht zijn, waarvoor een oplossing moet komen. Deze meeste bedrijventerreinen zitten in blok 2 en 3 en komen dus op zijn vroegst in 2026 aan de beurt.
- Huishoudens die beschikken over twee elektrische auto's en een eigen parkeer en oplaadplek op eigen terrein wisselen de auto's met het opladen. De tweede vergunning die nodig is voor de andere auto moet "mee-wisselen". We gaan kijken hoe dit op een makkelijke manier kan.

3. beantwoording van de inspraakreacties

We hebben in totaal 1353 inspraakreacties ontvangen. De meeste ervan staan in het zogenaamde tweekolommenstuk dat in de bijlage is bijgevoegd. Veel reacties bevatten een combinatie van "meest gestelde vragen / opmerkingen". Daarom hebben wij een aantal standaard antwoorden geformuleerd waar we naar verwijzen.

De ontvangen brieven van de verschillende organisaties zijn apart bijgevoegd, inclusief onze antwoordbrieven.

Tijdens de webinar hebben we via de chat ook een aantal vragen ontvangen. Deze staan met de antwoorden in de bijlage.

Standaard antwoorden

A. Doelen invoeren betaald parkeren in de hele stad

- Betaald parkeren is een effectief middel voor parkeerregulering dat niet alleen wordt ingezet om parkeeroverlast tegen te gaan. Het heffen van parkeerbelasting is één van de knoppen in het mobiliteitsbeleid van stad en regio om te komen tot een duurzaam mobiliteitssysteem ([Mobiliteitsplan 2040](#), [Parkeervisie](#) en [Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040](#)) Bij betaald parkeren maken mensen een meer bewuste afweging hoe te reizen. Het effect is dat er minder (rijdende) auto's zijn en mensen vaker kiezen voor lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Dat draagt ook bij aan de bereikbaarheid van en binnen de (groeierende) stad. 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.*
- Betaald parkeren is een effectief middel voor parkeerregulering en wordt onder andere ingezet om parkeeroverlast tegen te gaan. 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 zogenaamde waterbedeffect. Dit waterbedeffect willen we zoveel mogelijk vóór zijn om te voorkomen dat bewoners eerst parkeeroverlast moeten ervaren voordat deze opgelost kan worden.
- Door het heffen van parkeerbelasting ontstaat er ruimte voor andere functies in de openbare ruimte omdat ook de stilstaande auto's in aantal zullen afnemen. De openbare ruimte is schaars en omdat Utrecht groeit is er meer ruimte nodig voor andere functies zoals groen, verblijven, spelen, fietsparkeren en deelmobiliteit. Daarbij vinden wij het redelijk dat men betaalt voor het gebruik van de openbare ruimte voor parkeren.

B. Besteding extra opbrengsten voor de gemeente

Het klopt dat de uitbreiding van betaald parkeren gebieden extra opbrengsten oplevert. Deze extra opbrengsten vloeien naar het investeringspakket '[Groeit in Balans](#)'. Dit pakket is nodig om de stad leefbaar te houden en ervoor te zorgen dat voorzieningen, vervoer en groen meegroeien met de stad. Dit pakket wordt onder andere gebruikt voor het stimuleren van duurzame mobiliteitsoplossingen en de vergroening van de stad. Zo investeren wij in 2023 46 miljoen euro extra in parken, sportplekken, fietsroutes en fietsstallingen, schoolgebouwen en meer groen in de stad.

Uiteraard brengt het invoeren van betaald parkeren in de hele stad ook uitgaven met zich mee, eenmalig bij de start van de uitbreiding en daarna op het gebied van handhaving. Voor de handhaving werken we met zogenaamde scanauto's, het proces is gedigitaliseerd. De extra opbrengsten bestaan uit de opbrengsten van de uitbreiding minus de kosten om betaald parkeren in te voeren.

C. Meer lasten voor inwoners

Het tarief van de eerste parkeervergunning is in 2023 in B1 €12,40 per maand. Dit betekent een lastenverzwaring alle de huishoudens in de stad en met name voor de huishoudens met lage inkomens zullen daar last van hebben. Daarom komt er een extra mobiliteitsbudget op de U-pas als tegemoetkoming voor de parkeerkosten. Het algemeen te besteden tegoed voor een volwassen U-pashouder is 120 euro. Hiervan kan nu maximaal 75 euro worden uitgegeven aan openbaar vervoer. We willen dit uitbreiden met een nog nader te bepalen bedrag. Daarbij geven we de U-pashouder de keuze om dat bedrag in te zetten voor het betalen van een deel van de parkeervergunning of het te gebruiken voor het openbaar vervoer. We onderzoeken nog of we meer vervoersvormen aan het mobiliteitsbudget kunnen koppelen, zoals bijvoorbeeld het gebruik van deelmobiliteit en de fietsdeals. Alle bewoners kunnen ook een bezoekersvergunning aanvragen waarmee bezoek 50% korting krijgt op het uurtarief. Voor bewoners die thuis-, mantel- of kraamzorg aan huis ontvangen hebben we een aparte vergunning, waarmee de zorgverlener 75% korting krijgt op het uurtarief. Daarnaast is de basisvenstertijd van 06.00 tot 11.00 uur van maandag tot en met vrijdag. Buiten die venstertijden is parkeren gratis.

We zijn geen voorstander van gratis vergunningen of regeling waarbij de eerste uren het parkeren gratis zou zijn. We vinden het redelijk als men betaalt voor parkeren in de schaarse openbare ruimte. Daarnaast vinden wij dat met de regeling voor de huishoudens met de laagste inkomens, de regelingen voor bezoekers en zorg en de basisvenstertijden het pakket voldoende tegemoet komt aan de bezwaren mbt de kosten. Met betaald parkeren willen we juist stimuleren dat mensen een meer bewuste afweging maken over hoe een reis af te leggen, met de auto of met een alternatief. Dat is minder het geval bij gratis parkeren. [Relateren en totale kosten](#)

D. Auto nodig

Autobezit en -gebruik is voor iedereen een combinatie van persoonlijke keuzes en omstandigheden. Wij kunnen en willen als gemeente niet bepalen voor wie het gebruik van de auto noodzakelijk is. Bij het invoeren van betaald parkeren kijken we dan ook niet naar de motieven voor het autobezit en -gebruik. Wel is 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, het aanbod van deelmobiliteit in de wijken en het realiseren van deelhubs waar verschillende vormen van deelvervoer beschikbaar zijn.

Mensen met een beperking kunnen een gehandicaptenparkeerkaart aanvragen. Bij deze kaart zit een gratis parkeervergunning waarmee je in de hele stad gratis parkeren.

E. Eigen parkeervoorziening

Bewoners en bedrijven met een eigen of gemeenschappelijke parkeervoorziening kunnen, bij de implementatie van betaald parkeren in hun gebied, minder parkeervergunningen aanvragen. Dit geldt ook als u geen gebruik maakt van een parkeerplaats op eigen terrein of als u de plek voor iets anders dan parkeren gebruikt.

Parkeren in een tuin mag niet als deze geen bestemming 'parkeren' heeft, ook niet als deze bestraat is. Daarnaast is een inrit noodzakelijk (met een verlaagde stoeprand) want er mag niet over de stoep gereden worden. Hiervoor is een inritvergunning nodig.

Relatief gezien is een eigen parkeerplaats in het algemeen duurder dan de kosten voor parkeren op straat. Uitgaande van een prijs van 20.000 euro voor een parkeerplaats op het eigen terrein, zou het bijna 45 jaren duren voor je de kosten eruit hebt (gerekend met het B1 tarief).

F. 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 en verbetering van het openbaar vervoer. Deze maatregelen dragen bij aan de bereikbaarheid van een gebied. Daarnaast bekijken we hoe we de aanwezigheid van alternatieven voor de auto kunnen laten meewegen in de prioritering van gebieden door bijvoorbeeld een bereikbaarheidstoets toe te passen. Het is de bedoeling dat vanaf de prioritering van gebieden in blok 2 de bereikbaarheid van een gebied met beschikbare alternatieven voor de auto wordt meegewogen. Het is geen 'ja of nee'-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.

G. Draagvlakmeting, participatie en communicatie

De nieuwe aanpak bevat geen draagvlakmeting. Gebleken is dat bij een draagvlakmeting het gebied waar betaald parkeren wordt ingevoerd steeds beperkt is en dat het probleem zich direct verplaatst (zie A).

Als participatieniveau is na overleg met het participatienetwerk gekozen voor consultatie / inspraak omdat de beïnvloedingsruimte klein is. 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. Dit persbericht heeft ook grote aandacht gekregen in regionale media. Daarnaast hebben we meerdere informatiebijeenkomsten georganiseerd, op het Stadskantoor én in de wijken Leidsche Rijn en Overvecht. Ook is er een webinar geweest waarbij mensen vragen konden stellen. In de reactienota is het antwoord op alle reacties te lezen.

H. Venstertijden & bezoek

De basis-venstertijd is van 06.00 uur – 11.00 uur op maandag t/m vrijdag. Dat wil zeggen dat in woonwijken waar geen gebiedsontwikkelingen gepland zijn, wij uitgaan van deze venstertijd. Zijn er functies in een gebied die een hoge parkeerdruk met zich meebrengen, dan wordt gekozen voor een langere venstertijd. Korte venstertijden zorgen ervoor dat onwenselijke effecten (zoals het parkeren van forensen of bewoners elders uit de stad in woonbuurten) niet optreden. En we beperken negatieve effecten voor bijvoorbeeld mantelzorgers, oppasopa's en -oma's, of winkels en sportvoorzieningen. Bezoek dat na 11.00 uur of in het weekend komt, parkeert gratis. Daarnaast kunnen alle bewoners een bezoekersvergunning aanvragen waarmee bezoekers 50% korting krijgen op het uurtarief. Voor mantel-, thuis- en kraamzorg is de korting 75%. Door te werken aan goede en beschikbare alternatieven zorgen we ervoor dat voorzieningen en winkels bereikbaar blijven.

I. Onderwijspersoneel

In het [coalitieakkoord](#) 2022-2024 is opgenomen dat we een speciale parkeervergunning voor scholen ontwikkelen. Hiermee kunnen scholen in Utrecht tegen een gereduceerd tarief een gelimiteerd aantal parkeervergunningen aanvragen. Deze vergunningen zijn bedoeld voor leraren die niet in Utrecht wonen en een lange reistijd naar hun werkplek hebben. Op dit moment werken we dit plan samen met de scholen uit. We streven naar invoering van deze parkeervergunning vanaf voor scholen vanaf het schooljaar 2024-2025. Deze vergunning is beschikbaar voor scholen in het basis-, voorgezet- en speciaal onderwijs. We vragen aan scholen om een mobiliteitsplan te maken voor hun personeel. Kinderdagverblijven kunnen reguliere bedrijfsvergunningen aanvragen.

J. Zorgpersoneel

De gemeente heeft al verschillende regelingen voor de zorg. Huisartsen en verloskundigen die huisbezoeken doen kunnen een [parkeervergunning voor hulpverleners](#) aanvragen. Voor mantel- en thuiszorgers kunnen bewoners een vergunning aanvragen die 75% korting geeft op parkeren. Als het gaat om woon- en werkverkeer is er geen aparte regeling voor de zorg. Ook is het voor zorginstellingen mogelijk om bedrijfsvergunningen aan te vragen.

K. Religieuze instellingen

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 uur van maandag tot en met vrijdag. Buiten deze tijden blijft het parkeren gratis. We hebben voor deze tijden gekozen omdat hiermee vreemdparkeerders zoals forenzen of bewoners van andere wijken worden geweerd terwijl de impact voor bewoners en bezoekers zo beperkt mogelijk blijft. Dit betekent dat er voor bezoek dat doordeweeks ná 11.00 uur of in het weekend plaats vindt, niet betaald hoeft te worden voor het parkeren. Hiermee verwachten we dat de maatschappelijke functie van religieuze instellingen geen risico loopt. Voor medewerkers kunnen instellingen een bedrijfsparkeervergunning aanvragen als dat nodig is. Een regeling met als uitgangspunt "betalen naar gebruik" voor organisaties en bedrijven moet nog worden uitgewerkt. *zon / 7 a*

L. Sport

Met dit plan voeren we betaald parkeren in de hele stad in, zonder uitzonderingen of ontheffingen rond bijvoorbeeld de locaties van sportverenigingen. Op deze manier voorkomen we parkeeroverlast op deze plekken en houden we de stad bereikbaar. Ook weten we uit het verleden dat parkeerterreinen van sportverenigingen veel parkeeroverlast ervaren wanneer daar geen, maar in omringende gebieden wél betaald parkeren is ingevoerd. Om dit te voorkomen voeren we ook in gebieden waar sportvelden of -accommodaties zijn, betaald parkeren in van 06.00 uur tot 11.00 uur van maandag tot en met vrijdag. Buiten deze tijden blijft het parkeren gratis. We verwachten dat de impact voor sporters en vrijwilligers van sportclubs hierdoor beperkt is, aangezien de meeste activiteiten buiten de venstertijden plaatsvinden. Met het invoeren van betaald parkeren stimuleren we duurzame en gezonde alternatieven voor de (eigen) auto. Deze doelstelling sluit aan bij de maatschappelijke waarde van de sportverenigingen in de stad. Wanneer nodig en zij in aanmerking komen kunnen sportverenigingen een bedrijfsparkeervergunning aanvragen. Een regeling met als uitgangspunt "betalen naar gebruik" voor organisaties en bedrijven moet nog worden uitgewerkt.

M. Overgangsregeling 3^{de} en 4^{de} vergunning

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

N. Motorrijtuigenbelasting of Wegenbelasting

De overheid gebruikt de wegenbelasting onder meer voor het onderhoud van rijks- en provinciale wegen en voor de aanleg van nieuwe wegen. Het heffen van parkeerbelasting door de gemeente heeft andere doelen. Zie hiervoor onder A.

O. Voordorp

In 2021 is een draagvlakmeting gehouden waarbij in deelgebied 3 geen meerderheid was voor betaald parkeren. In de andere delen is wel betaald parkeren ingevoerd. In deelgebied 3 komt hierdoor parkeeroverlast voor. Deze zal waarschijnlijk groter worden als per 1 augustus 2023 bij de sportvelden aan de Voorveldselaan betaald parkeren wordt ingevoerd ([motie 400](#) Invulling parkeerregime Voorveldselaan). 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.