

## Scenario's voor een addendum bij het raadsvoorstel.

In de raadscommissie van 30 november heeft de raad gevraagd om een addendum bij het raadsvoorstel met de wijzigingen van de parkeervisie nav de wijzigingen in de belastingverordening voor de uitbreiding van betaald parkeren in de hele stad.

### Uitgangspunten voor deze notitie

- Het parkeerbeleid is vastgelegd in de parkeervisie (vastgesteld op 12 november 2021). Uitwerking vond plaats in de verschillende modules.
- De raad was al bevoegd om gebieden voor betaald parkeren aan te wijzen. Artikel 10 van de parkeerbelastingverordening gaat in dit verband over een uitzondering waarbij het college na een draagvlakmeting een gebied voor het heffen van parkeerbelasting mag aanwijzen.
- In 2023 heeft de raad de nota Standaard voor de beleidscyclus 2023 vastgesteld. Daarin is het onderscheid tussen visie, beleidsnota en uitvoeringsprogramma aangescherpt.

### Vergelijking documenten parkeren met de nieuwe Standaard voor de beleidscyclus

In de nota Standaard voor de beleidscyclus 2023 staat: De kaders zijn van toepassing op documenten waarin gemeentelijk beleid wordt vastgesteld. Andere gemeentelijke instrumenten zoals verordeningen, beleidsregels en beschikkingen zoals bedoeld in de Algemene wet bestuursrecht vallen buiten de Standaard voor de beleidscyclus.

De “eisen” die zijn geformuleerd voor de visie, de beleidsnota en het uitvoeringsprogramma zijn niet terug te vinden in de Parkeervisie en de Module betaald parkeren, omdat de laatste eerder zijn vastgesteld. Aan de hand van de formulering over ambities en doelen kunnen we voor de parkeervisie en de module Aanpak betaald parkeren 2024 – 2035 wel aangeven om wat voor soort document het gaat.

Soort document	Ambities / doelen	Parkeervisie / Module
visie	Doelen: ambities, stip op de horizon	Doelstellingen parkeervisie (vastgesteld in het raadsvoorstel).
beleidsnota	vertaling van ambities in concrete doelstellingen. Samenhang met eventuele bovenliggende ambities en/of doelstellingen, zoals wetgeving, afspraken coalitieakkoord, visie.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bereikbaarheid van en binnen de stad</li> <li>2. Kwaliteitsslag openbare ruimte</li> <li>3. Stimuleren duurzame(re) vormen van mobiliteit</li> <li>4. Rechtvaardige verdeling van schaarse parkeerruimte voor alle doelgroepen</li> </ol>
uitvoeringsprogramma	In het uitvoeringsprogramma worden doelstellingen uit de beleidsnota vertaald naar concrete acties en resultaten in de tijd, en uitwerking van de budgetten van de beleidsnota.	<p>Uit de module</p> <p>De module Aanpak betaald parkeren 2024 - 2035 is een uitwerking van de Parkeervisie. Deze module komt in plaats van de module Aanpak betaald parkeren (die eind 2021 is vastgesteld door de gemeenteraad).</p> <p>We beschrijven in deze module hoe we in de komende jaren in de hele stad betaald parkeren gaan invoeren.</p> <p>Deze module bestaat zowel uit een</p>

		afwegingskader voor het bepalen van de volgorde voor invoering van betaald parkeren, als uit een stappenplan voor de aanpak per gebied.
--	--	---

Volgens de nieuwe standaard gaat het bij de module om een uitvoeringsprogramma en het college is bevoegd om een uitvoeringsprogramma vast te stellen. In de nieuwe module staat ook geen nieuw beleid:

- meldingen en parkeerdruk zijn al criteria voor invoeren betaald parkeren
- dat geldt ook voor het criterium gebiedsontwikkelingen
- we hanteren nu ook al een venstertijd van 6 – 11 uur in woonwijken waar de parkeerdruk niet te hoog is.
- Mbt de zones worden de B en C zone vervangen door de BC zone. De vroegere tarifiering van de B1 zone geldt hier. We hebben echter nooit een tarifiering voor de C zone gemaakt. .

**Aan de parkeernormen wordt niet getornd.**

De draagvlakmeting is het enige punt waarover gediscussieerd kan worden.

### **Draagvlakmeting**

De raad heeft de bevoegdheid om gebieden aan te wijzen voor betaald parkeren zonder draagvlakmeting. Zij heeft dat in het verleden ook gedaan, bv vanwege de uitzondering bij grote ontwikkelingen (rondom de MWKZ, bij Cartesius), maar ook daarbuiten: **HEBBEN JULLIE**

**VOORBEELDEN LR? SMARAGDPLEIN?**

- 
- 

**We zijn bij het raadsvoorstel ook uitgegaan van deze bevoegdheid van de raad, waardoor de draagvlakmeting als standaardvervalt bij de invoering van betaald parkeren. De draagvlakmeting blijft overigens staan voor die situaties waarbij bewoners zelf eerder betaald parkeren willen dan volgens de prioritering in en binnen blokken.**

Je zou kunnen stellen dat de draagvlakmeting een beleidskeuze is. In de parkeervisie en in de module staat draagvlakmeting expliciet beschreven:

#### **Mbt de parkeervisie**

- We beschrijven in deze module hoe we de nieuwe procedure voor invoering van betaald parkeren inrichten, **zowel voor gebieden waar alleen met voldoende draagvlak betaald parkeren kan worden ingevoerd, als in gebieden waar we zonder draagvlakmeting betaald parkeren invoeren** (pagina 9)
- Betaald parkeren is van oudsher een effectief middel om op lokaal niveau parkeeroverlast tegen te gaan. **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** (pagina 25)
- **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 (pagina 25)

- 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.
- Als we zonder draagvlakmeting betaald parkeren invoeren, wordt de buurt bovendien daarbij betrokken en kunnen belanghebbenden meepraten over onder andere venstertijden en mobiliteitsalternatieven.

Mbt de module

- We beschrijven in deze aanpak hoe we de nieuwe procedure voor invoering van betaald parkeren inrichten. Zowel voor gebieden waar alleen met voldoende draagvlak betaald parkeren kan worden ingevoerd, als in gebieden waar we zonder draagvlakmeting betaald parkeren invoeren (pagina 3 in kader)
- In sommige gebieden met parkeeroverlast, biedt een draagvlakmeting geen uitkomst, bijvoorbeeld in gebieden waar geen of weinig woningen zijn en een beperkt aantal bedrijven of organisaties is gevestigd (pagina 7)
- De venstertijd kan worden uitgebreid naar maandag t/m vrijdag van 09.00-18.00 uur of van maandag t/m zaterdag van 09.00-21.00 uur wanneer uit een buurtpeiling blijkt dat er in het hele parkeerrayon voldoende draagvlak is voor de uitbreiding van de venstertijd (pag 9)
- Paragraaf 5 Buurtpeiling waarin de draagvlakmeting beschreven staat.

Er ligt al een nieuwe module. Ons voorstel was om die uit te breiden met een beschrijving van de implementatie van betaald parkeren in een gebied en die dan door het college te laten vaststellen. Het is nl al een uitvoeringsprogramma.

## Scenario's

### Scenario A1

- In een addendum de wijzigingen van de parkeervisie beschrijven en deze als volgt laten vaststellen: *De wijziging van de Verordening parkeerbelastingen vast te stellen, waarmee het hele grondgebied van de gemeente wordt aangewezen als gebied waar parkeerbelasting wordt geheven zonder voorafgaande draagvlakmeting zoals bedoeld in artikel 10 (waarbij voor nieuwe gebieden wordt uitgegaan van het tarief van de B1 zone) en de wijzigingen te verwerken in de parkeervisie conform het addendum in bijlage ..).*
- In dit scenario laten we de module door het college vaststellen omdat het om een uitvoeringsdocument gaat.

### Scenario A2

- In een addendum de wijzigingen in de parkeervisie beschrijven en deze als apart sub punt laten vaststellen: **f. het addendum met de wijzigingen voor de parkeervisie te stellen**
- In dit scenario laten we de module door het college vaststellen omdat het om een uitvoeringsdocument gaat.

#### Scenario B

- In een addendum de wijzigingen in de parkeervisie beschrijven en deze als apart sub punt laten vaststellen: **f. het addendum met de wijzigingen voor de parkeervisie te stellen**
- In dit scenario sturen we de module mee. De raad kan dan via een amendement ervoor kiezen om de module al dan niet vast te stellen.

#### Scenario C

- In een addendum de wijzigingen in de parkeervisie vast te stellen en daarnaast de nieuwe module te laten vaststellen als aparte sub-punten: **f. het addendum met de wijzigingen voor de parkeervisie te stellen** en **g. De module Aanpak betaald parkeren 2024 – 2035 vast te stellen die komt in de plaats van de huidige module Aanpak betaald parkeren.**
- De module wordt hierbij niet aangepast.

#### Scenario D

- We breiden de module uit naar een beleidsnota en bieden deze ter besluitvorming aan: **De beleidsnota.. vast te stellen met de volgende aandachtspunten: a t/m e.**
- In een addendum de wijzigingen in de parkeervisie beschrijven en deze als apart sub punt laten vaststellen: **f. het addendum met de wijzigingen voor de parkeervisie te stellen**
- In een derde beslispunt de verordening te laten vaststellen.

#### Tot slot, achtergrond informatie bij ons raadsvoorstel

##### Besluitvorming door wijziging belastingverordening

Ons uitgangspunt is altijd geweest dat de besluitvorming draait om belasting en het besluit niet referendabel kan zijn. Zie bv site de RTV Utrecht van 15 december 2022: *Parkeergeld is een belasting en daar heeft de burger in principe geen invloed op, zegt Van Hooijdonk*. Ambtelijk hebben we te laat de link gelegd met de parkeerbelastingverordening. De inhoud van het voorstel is gelijk gebleven, de vorm is een andere geworden, ook om duidelijk te maken dat het hier om parkeerbelasting gaat.

##### Mbt Beleid

\* Lang was het beleid dat **parkeerregulering alleen wordt ingezet om parkeeroverlast** tegen te gaan. Dit vind je ook terug in veel inspraakreacties. Dat beleid is feitelijk al aangepast, want

- In het vastgestelde raadsvoorstel voor de parkeervisie worden vier doelstellingen genoemd:
  - Bereikbaarheid van en binnen de stad
  - Kwaliteit openbare ruimte
  - Stimuleren duurzame(re) vormen van mobiliteit
  - Rechtvaardige verdeling van parkeerruimte
- Parkeerregulering is een van de knoppen om tot komen tot een duurzaam mobiliteitssysteem in het Mobiliteitsplan 2040.

\* Bij de invoering van betaald parkeren werd de **draagvlakmeting** gehanteerd. Deze is geschrapt in de aanpak betaald parkeren in de hele stad.

- De draagvlakmeting is een instrument van het oude beleid waarbij parkeerregulering alleen werd ingezet tegen parkeeroverlast. Feitelijk werkte de draagvlakmeting contraproductief als het gaat om de parkeeroverlast.
- Sowieso past de draagvlakmeting niet bij de andere doelstellingen.



- De raad was en is volgens de parkeerbelastingverordening al bevoegd om betaald parkeren zonder draagvlakmeting. In artikel 10 van deze verordening is in dit verband een uitzondering geregeld voor het college, gekoppeld aan een draagvlakmeting.
- ECHTER, draagvlakmeting was een belangrijk onderdeel van invoeren betaald parkeren en wordt ook weleens als beleid opgevat.