

## Scenario's aanpassen beleid invoeren betaald parkeren

In het coalitieakkoord staat over invoeren van betaald parkeren:

*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.*

*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. Bewoners mogen natuurlijk altijd een draagvlakmeting aanvragen om versneld op betaald parkeren over te gaan.*

### Wat is er nodig om in de hele stad betaald parkeren te kunnen invoeren?

- Raadsbesluit invoeren betaald parkeren (en afschaffen draagvlakmeting als voorwaarde)
- Invulling nieuw proces invoeren betaald parkeren
- Afwegingskader voor fasering invoeren betaald parkeren
- Aanpassing parkeernormen (en afwijkingsmogelijkheden) C-zone

### Raadsbesluit invoeren betaald parkeren

Om in de hele stad betaald parkeren in te kunnen voeren (zonder draagvlak als randvoorwaarde) is aanpassing van paragraaf 3.3 van de Parkeervisie nodig. Hierin staat (onder andere):

*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.*

Tekstvoorstel gereed en ambtelijk afgestemd: september

### Invulling nieuw proces invoeren betaald parkeren

Het huidige proces voor invoeren van betaald parkeren is vastgelegd in de module Aanpak betaald parkeren. Hierin staat wanneer we de procedure voor invoeren van betaald parkeren opstarten, en hoe die procedure eruit ziet.

De aanleiding voor opstarten van de procedure invoeren betaald parkeren komt straks terug in de Parkeervisie (invoeren betaald parkeren in de hele stad) en het afwegingskader (fasering), en maakt dus geen onderdeel uit van de nieuwe of aangepaste module Aanpak betaald parkeren.

In de nieuwe of aangepaste module Aanpak betaald parkeren komt de draagvlakmeting als randvoorwaarde voor invoeren van betaald parkeren te vervallen. Of het wenselijk is om de procedure

Commented [5126]: detail, is paragraaf 3.2

ook op andere (inhoudelijke) punten aan te passen, is nog niet duidelijk. De belangrijkste vraag hierbij is op welke manier we de participatie met bewoners en andere belanghebbenden willen vormgeven.

Tekstvoorstel gereed en ambtelijk afgestemd: november

### Afwegingskader voor fasering invoering betaald parkeren

Om te kunnen bepalen in welke volgorde we betaald parkeren invoeren maken we een afwegingskader. Dit afwegingskader leggen we ter besluitvorming voor aan de raad. Het college stelt aan de hand van het afwegingskader vervolgens de (globale) fasering vast voor invoeren van betaald parkeren, die jaarlijks wordt geactualiseerd met:

- Gedetailleerde planning voor het aankomende jaar.
- Voorlopige planning voor de periode 2-5 jaar
- Globale planning voor de periode > 5 jaar

In het coalitieakkoord staat dat we bij het bepalen van de volgorde voor invoeren van betaald parkeren in ieder geval de parkeerdruk meenemen. Andere factoren waar we op dit moment aan denken zijn:

- Bouw- en gebiedsontwikkelingen (betaald parkeren zorgt voor lagere parkeernormen)
- Kansen voor mobiliteitstransitie (gebieden met hoog autobezit en/of bij OV-knooppunten)
- Verbetering leefbaarheid (gebieden met weinig kwaliteit openbare ruimte)

Tekstvoorstel gereed en ambtelijk afgestemd: november

### Aanpassing parkeernormen C-zone

Tot nu toe kennen we in C-gebied geen betaald parkeren. We hebben daarom nog geen parkeernormen voor C-gebieden met betaald parkeren. Omdat de hoogte van de parkeernormen niet alleen afhankelijk is van betaald parkeren, maar bijvoorbeeld ook van verstedelijking, functiemenging, en aanwezigheid van OV, kunnen we de parkeernormen voor C-gebied met betaald parkeren niet zomaar gelijkstellen aan de normen voor B1-gebied. Nader onderzoek is nodig om tot passende parkeernormen te komen. Daarbij moeten we ook bekijken welke alternatieve invullingen voor de parkeereis mogelijk zijn (met bijvoorbeeld deelmobiliteit en fietsparkeren).

Voorstel gereed en ambtelijk afgestemd: december

### Bestuurlijk traject

- September 2022: hoofdlijnenberaad
- Oktober – December 2022: tussentijdse afstemming wethouder mobiliteit
- Januari 2023: staf/staven
- Februari 2023: vrijgave voor inspraak door college
- Februari – Maart 2023: inspraak
- September - Oktober 2023: raadsbesluit
- Januari 2024: start uitbreiding betaald parkeren

Commented [5.1.2.6]: -logische (geografisch, verkeerskundig) gebiedsafbakening, in aansluiting op bestaand gebied -omvang

## Mogelijkheden om te versnellen

- We kunnen de raad vragen om vooruitlopend op het nieuwe beleid alvast een aantal gebieden aan te wijzen waar we betaald parkeren invoeren. Dit zouden dan bijvoorbeeld de gebieden zijn waar we nu de procedure voor invoeren betaald parkeren hebben afgebroken, en eventueel nog een aantal andere gebieden waarvan we kunnen onderbouwen dat snelle invoering van betaald parkeren wenselijk of zelfs noodzakelijk is. Invoering in deze gebieden kan vanaf april 2023 (eerder is niet mogelijk vanwege de vervanging van ons vergunningensysteem).  
Nadeel van deze aanpak is dat we dan twee keer naar de raad moeten. We lopen bovendien het risico dat de andere onderdelen vertraging oplopen. Voordeel is dat in deze gebieden ook sneller de strengere parkeernormen van toepassing zijn, wat helpt in de businesscase en beschikbare bijdragen voor het Fonds Bovenwijks. Ook ontstaat er sneller ruimte om (grootschaliger) parkeerplaatsen op te heffen, omdat dit is gekoppeld aan de uitbreiding van betaald parkeren.
- We kunnen in plaats van een formeel inspraaktraject andere vormen van participatie inzetten. Doordat we dit grotendeels parallel aan de ontwikkeling van het nieuwe beleid kunnen doen, kost deze vorm van participatie ons nauwelijks extra tijd. We zouden dan in september-oktober 2023 kunnen starten met de invoering van betaald parkeren.
- Als we ons in eerste instantie focussen op de B-gebieden, kunnen we meer tijd nemen voor aanpassing van de parkeernormen voor C-gebied. Hierdoor lopen we minder risico op vertraging op de andere onderdelen.

**Commented [5.1.2.8]:** -formulering 'naar verwachting vanaf het tweede kwartaal'; -in dat tweede kwartaal speelt naar verwachting al de IBP Schepenbuurt en Cartesiusweg, dat biedt geen ruimte om nog een traject te lopen

## Aandachtspunten

- De planning voor ieder afzonderlijk onderdeel is goed haalbaar, maar omdat alle werkzaamheden door dezelfde (kleine) groep collega's worden gedaan, is er toch een risico dat plannings niet worden gehaald. Dit hangt ook af van benodigde inzet voor overige projecten.
- Als we in de hele stad betaald parkeren willen invoeren, lopen we tegen een aantal vraagstukken aan t.a.v. de uitvoering. Eén vraagstuk is bijvoorbeeld hoe we om willen gaan met eigen parkeervoorzieningen (en hoe we die voor de hele stad in kaart brengen). Een ander punt is de overgangsregeling (als we die willen behouden). Hoewel deze uitvoeringsvragen het bestuurlijk traject niet in de weg zitten, kunnen ze wel zorgen voor vertraging bij start invoeren betaald parkeren.
- De snelheid waarmee we na het bestuurlijk traject betaald parkeren kunnen invoeren is voor een groot deel afhankelijk van personele capaciteit en belastbaarheid. Het gaat dan zowel om de uitvoering (handhaving en vergunningen) als om het beleid. We houden er rekening mee dat de invoering van betaald parkeren in de stad op onbegrip/woede/frustratie stuit (zeker in combinatie met een tariefsverhoging). Het is daarom niet haalbaar om collega's voor langere tijd fulltime in te zetten op invoering betaald parkeren.

**Commented [5.1.2.8]:** de overgangsregeling dan wel ander maatwerk dat mogelijk in Nadere regel (of anderszins) moet worden vastgelegd, waaraan dan wel een bestuurlijk traject ten grondslag ligt

**Commented [5.1.2.8]:** en van de werking van de 'automatisering'; de parkeervergunning en T&H is het meest digitale product dat VTH kent, daar zit dus meteen ook een kwetsbaarheid.