

Procedure Invoering Betaald Parkeren

Inleiding

In het coalitieakkoord 'Utrecht maken we samen' (2014 – 2018) staan afspraken over het parkeerbeleid en in het bijzonder over de invoering van betaald parkeren. De afspraken van de coalitie en de ervaringen van de afgelopen jaren zijn uitgewerkt in een herziening van de procedure die de gemeente hanteert bij het invoeren van betaald parkeren in Utrecht.

De belangrijkste wijziging die we doorvoeren is dat betaald parkeren niet meer wordt ingevoerd op basis van alléén de (gemeten) parkeerdruk, maar pas als er ook voldoende draagvlak voor is in de buurt. Voordat we draagvlak voor de invoering van betaald parkeren gaan meten, gaan we het gesprek aan met lokale instanties (bijv. scholen, bedrijven, vertegenwoordigers van bewoners) om oplossingen te bedenken zoals het benutten van parkeerterreinen van bedrijven of een mobiliteitsplan voor scholen. Als dat niet kan of niet tot verbetering leidt, gaan we het draagvlak meten in de buurt.

Om ervoor te zorgen dat de doorlooptijd van de procedure niet onnodig lang wordt, houden we systematisch (ieder jaar) parkeerdrukonderzoeken. Op basis van de resultaten en klachten over parkeerverlast uit een gebied, kunnen we een betere inschatting maken van de mate en de aard van de problematiek. In overleg met het wijkbureau wordt een planning opgesteld voor het houden van de draagmetingen. Hierbij worden de gebieden waar gesprekken voor mogelijk andere oplossingen met de buurt gaan plaatsvinden, uit de planning gelaten.

Betaald parkeren is een goed instrument om het gebruik van de openbare ruimte in de wijk tussen de verschillende doelgroepen te reguleren en daarmee de leefbaarheid van de wijk te verbeteren. Daarmee houden we vast aan de doelstelling van eerder vastgesteld beleid¹. Tijdige invoering van betaald parkeren kan een positieve spiraal tot gevolg hebben voor de leefbaarheid van de wijk.

De procedure bestaat uit de volgende onderdelen:

- de processtappen;
- de planning, beslis- en communicatiemomenten;
- uitzonderingen;
- werkbeschrijvingen (bijlage).

Processtappen

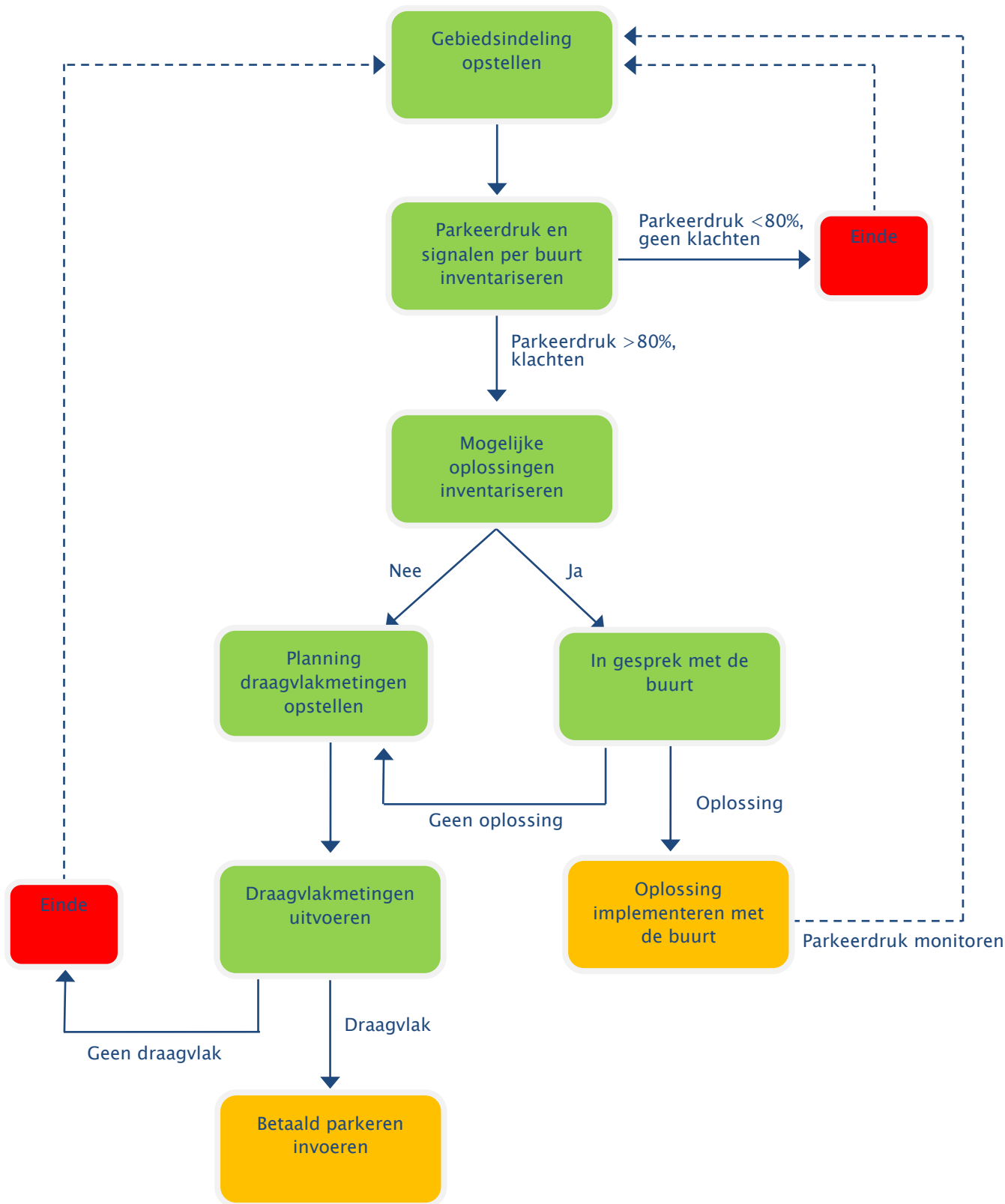
In de procedure zijn er drie voorwaarden om over te kunnen gaan tot de invoering van betaald parkeren:

- de parkeerdruk moet hoger zijn dan de richtlijn van 80%;
- er zijn geen andere mogelijke oplossingen in een gebied om de parkeerdruk significant te verminderen;
- er moet voldoende draagvlak zijn voor betaald parkeren.

De procedure is rond deze drie voorwaarden opgebouwd.

¹Nota Stallen en Parkeren (28 maart 2013)

Het proces om tot de invoering van betaald parkeren te komen, ziet er schematisch als volgt uit:



1-gebiedsindeling opstellen

De procedure start met het vaststellen van de gebiedsindeling in het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid door de gemeenteraad. In de gebiedsindeling worden de gebieden aangewezen die grenzen aan het gebied met betaald parkeren en/of gebieden waar bijvoorbeeld bewoners veel signalen over parkeeroverlast afgeven.

In werkbeschrijving #1# is beschreven op welke wijze de gebiedsindeling wordt opgesteld.

2 – parkeerdruk en signalen per buurt inventariseren

Ieder jaar wordt een grootschalig parkeerdrukonderzoek uitgevoerd in alle, bij stap 1 gedefinieerde, gebieden. De mate van parkeerdruk wordt als volgt bepaald:

- Het aantal openbare parkeerplaatsen wordt geïnventariseerd op basis van het telprotocol dat is opgenomen in werkbeschrijving #2#;
- De parkeerdruk wordt bepaald door het aantal bezette parkeerplaatsen te delen door het aantal reguliere openbare parkeerplaatsen (legale capaciteit) in een gebied;
- er wordt gemeten op 3 landelijk beproefde meetmomenten in de week: dinsdagnacht, dinsdag overdag en zaterdagmiddag. In werkbeschrijving #2# wordt toegelicht waarom deze meetmomenten representatief zijn;
- het parkeerdrukonderzoek wordt tijdens 2 opeenvolgende weken gehouden.

In werkbeschrijving #2# is gedetailleerd beschreven op welke wijze parkeerplaatsen worden geteld en het parkeeronderzoek wordt uitgevoerd.

De resultaten van het parkeerdrukonderzoek worden besproken met de wijkbureaus. Hierbij wordt per gebied geïnventariseerd of de parkeerdruk hoger is dan 80% (zie ook werkbeschrijving #3#) en of er klachten zijn over parkeeroverlast. Als in een gebied de parkeerdruk niet hoger is dan 80% en er zijn geen klachten, dan wordt dat gebied niet verder meegenomen in procedure.

3-mogelijke oplossingen inventariseren/ in gesprek met de buurt

In de gebieden waar de parkeerdruk hoger is dan 80% en waar klachten zijn over parkeeroverlast, wordt met de wijkbureaus en verkeerskundig adviseurs geïnventariseerd of er mogelijkheden zijn om in de buurt de parkeerproblematiek op te lossen.

Als er in een gebied mogelijkheden blijken te zijn om een te hoge parkeerdruk significant te verminderen, gaan we samen met de wijkraad, verkeerswerkgroepen, bedrijven, scholen en bewoners verkennen hoe we gezamenlijk de mogelijke oplossingen zouden kunnen realiseren. De gemeente neemt hiervoor het initiatief en zal een compact traject met een doorlooptijd van ca. 5 weken organiseren. De gemeente hoeft niet altijd de partij te zijn die ook verantwoordelijk is voor de uitvoering: we kijken gezamenlijk welke afspraken de buurt zelf kan maken en welke oplossingen door partijen onderling gerealiseerd kunnen worden.

Als er geen mogelijkheden zijn in een gebied om de parkeerdruk significant te verminderen, wordt in dat gebied een draagvlakmeting gehouden.

4- planning draagvlakmetingen opstellen

In de planning wordt duidelijk wanneer in welk gebied een draagvlakmeting voor de invoering van betaald parkeren wordt gehouden. Deze planning wordt opgesteld in overleg met de wijkbureaus.

Om voldoende capaciteit te garanderen om de procedure zorgvuldig te kunnen doorlopen en om bijvoorbeeld bij veel vragen van bewoners adequaat te kunnen reageren, gelden de volgende vaste uitgangspunten voor de planning:

- de planning gaat uit van 3 momenten waarop betaald parkeren kan worden ingevoerd: 1 april, 1 juli en 1 oktober, en daarmee 3 momenten waarop draagvlak wordt gepeild;
- de planning wordt vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

In werkbeschrijving #3# is beschreven op welke wijze de planning wordt opgesteld.

In de planning wordt ook opgenomen in welke gebieden belanghebbenden kunnen kiezen uit verschillende venstertijden. Bij draagvlakmetingen in gebieden die grenzen aan zone B1, kunnen belanghebbenden kiezen tussen de venstertijd van zone B1, maandag tot en met zaterdag van 9.00 – 21.00 uur of de venstertijd van zone B1.w, van maandag tot en met vrijdag van 6.00 – 11.00 uur (zie werkbeschrijving #4# voor een toelichting over zone B1.w). In de overige gebieden bepaalt het naastgelegen gebied waar al betaald parkeren is, de venstertijd.

Als in een nieuw gebied is gekozen voor een venstertijd, krijgen de gebieden die later worden toegevoegd, dezelfde venstertijd. Op deze manier kunnen grotere toekomstige parkeerrayons worden gevormd. Vergunninghouders hebben hierdoor meer parkeermogelijkheden en eventuele extra parkeerdruk (bij werkzaamheden bijvoorbeeld) kan beter worden opgevangen. Ook wordt voorkomen dat er een lappendeken ontstaat met verschillende venstertijden, zodat er geen onduidelijkheid ontstaat op straat.

Voor het merendeel van de gebieden zal de venstertijd van zone B1.w toereikend zijn om de parkeeroverlast voldoende te verminderen. Als echter blijkt dat er (nog steeds) signalen binnenkomen van parkeeroverlast, kan een gebied voor de uitbreiding van de venstertijden opnieuw in de planning voor een parkeerdrukmeting en draagvlakmeting worden opgenomen.

In werkbeschrijving #4# is gedetailleerd beschreven op welke wijze de keuze voor venstertijden wordt bepaald.

5-draagvlakmetingen uitvoeren

De draagvlakmeting voor betaald parkeren wordt uitgevoerd in de vooraf vastgestelde gebieden. Het draagvlak wordt via een internetpeiling gemeten, op basis van een schriftelijke uitnodiging met toelichting. Als mensengeen beschikking hebben over internet, kunnen zij hun mening telefonisch doorgeven via het Klantcontactcentrum.

De draagvlakmeting is alleen geldig als meer dan 30% van de respondenten de internetpeiling invult. Betaald parkeren wordt ingevoerd als uit de draagvlakmeting blijkt dat een meerderheid (50% + 1) voor betaald parkeren is.

Tijdens de draagvlakmeting wordt ook de keuze voor de venstertijden gepeild als dit van toepassing is. Ook is er voor belanghebbenden de mogelijkheid om suggesties aan te dragen voor fietsparkeervoorzieningen en/of andere verbeteringen van de leefbaarheid in het gebied.

De uitslag van de draagvlakmeting wordt na 3 weken bekend gemaakt in het onderzoeksgebied. Alle belanghebbenden ontvangen hiervoor een wijkbericht met een toelichting.

In werkbeschrijving #5# is gedetailleerd beschreven op welke wijze een draagvlakmeting wordt uitgevoerd.

6 – betaald parkeren invoeren

Als aan alle voorwaarden is voldaan, wordt betaald parkeren in een gebied ingevoerd met ingang van de datum die is vastgelegd in de planning. De afbakening van het gebied en de bijbehorende venstertijden voor betaald parkeren, worden geformaliseerd door middel van een aanwijzingsbesluit dat door het college van burgemeester en wethouders wordt vastgesteld. Voordat betaald parkeren in werking treedt, worden in het gebied de volgende werkzaamheden verricht:

- aanvragen voor parkeervergunningen verwerken en uitgeven;
- parkeerautomaten plaatsen en aansluiten;
- borden plaatsen.

In werkbeschrijving #6# is de implementatie van de invoering van betaald parkeren gedetailleerd beschreven.

Als in een gebied betaald parkeren wordt ingevoerd, gelden er lagere parkeernormen voor bouwprojecten. Dit betekent dat minder parkeerplaatsen gerealiseerd hoeven te worden, omdat er door betaald parkeren minder parkeeroverlast ontstaat op straat. De normen zijn terug te vinden in de nota “Parkeernormen Fiets en Auto” (bijlage 1 van de nota Stallen en Parkeren).

Op de parkeerplattegrond op internet www.utrecht.nl/parkeerplattegrond is aangegeven waar betaald parkeren geldt.

Planning, beslis- en communicatiemomenten

Generieke planning (jaarlijks)		
Maand	Omschrijving activiteit	Externe communicatie
april	Gebiedsindeling opstellen + aanleveren voor besluitvorming in het MPB	Advies wijkraden
mei	Besluitvorming college MPB	Publicatie op internet
2 ^e helft juni	Besluitvorming raad MPB	Publicatie op internet
september	Uitvoeren parkeerdrukonderzoeken	
1 ^e helft oktober	Resultaten bespreken met wijkbureaus en andere betrokken partijen	Gesprek in buurten met hoge parkeerdruk en/of veel signalen; gericht uitnodigen
2 ^e helft oktober	Opstellen planning draagvlakmetingen	
1 ^e helft november	Collegebesluit planning draagvlakmetingen	Publicatie op internet, informeren commissie S&R

Gebied specifieke planning bij invoering betaald parkeren (herhaaldelijk 3x per jaar) *		
Week	Omschrijving activiteit	Externe communicatie
1	Vorbereiding draagvlakmetingen	Uitnodiging internetpeiling via wijkbericht/ brief

2 t/m 4	Draagvlakmetingen + inloopavonden	
5 t/m 6	Uitwerking resultaten draagvlakmetingen + voorbereiding bestuursadvies uitslagen	
7 t/m 8	Collegebesluit (aanwijzingsbesluit) + communiceren resultaten in de buurt	Publicatie op internet + via wijkbericht + bericht in de hele wijk via digitale wijkmiddelen (wijkwebsite, wijknieuwsbrief, wijktwitter)
9 t/m 13	Voorbereiding implementatie	Aanvraag parkeervergunningen via internet
14 t/m 19	Implementatie	Aankondigingsborden ter plaatse vanaf 2 weken voor de ingangsdatum van betaald parkeren
20	Start betaald parkeren	

Uitzonderingen

De standaard procedure voor de invoering van betaald geldt niet voor de onderstaande omschreven situaties. Betaald parkeren zal in deze gevallen gerealiseerd worden op basis van maatwerk en met afzonderlijke besluitvorming door het college van burgemeester en wethouders. In deze situaties kan worden afgeweken van de vastgestelde gebiedsindeling en de venstertijden en is geen hoge parkeerdruk en/of draagvlak vereist om betaald parkeren in te voeren.

Invoering van betaald parkeren bij bepaalde binnenstedelijke ontwikkellocaties

In de nota "Stallen en Parkeren" staat hierover de het volgende:

"Het Dynamisch Stedelijk Masterplan geeft een overzicht van ontwikkellocaties binnen de snelwegen van Utrecht. De inzet is dat ontwikkelingen plaatsvinden op een achttal locaties. Het gaat om: Belastingkantoor, Kruisvaartkwartier, Merwedekanaalzone, Rotsoord, Tweede Daalsedijk, Veemarkt, Cartesiusdriehoek en Werkspoorkwartier. Wij willen het mogelijk maken om de planontwikkeling op deze locaties te combineren met de invoering van betaald parkeren in het desbetreffende gebied. Ontwikkelingen komen namelijk makkelijker van de grond in gereguleerd gebied, doordat het gebruik van de bij de ontwikkeling gerealiseerde parkeervoorziening wordt gewaarborgd (en dus gefinancierd). Bijkomend voordeel is dat in gereguleerde gebieden lagere parkeernormen kunnen worden gehanteerd, waardoor ontwikkelaars minder parkeerplaatsen hoeven te realiseren. De gevolgen van een ontwikkeling worden echter niet afgewenteld op de buurt, doordat de gebruikers van het pand niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning om op straat te parkeren."

Wijkwinkelcentra

In de nota "Stallen en Parkeren" staat hierover de het volgende:

"Ook in de omgeving van winkelcentra waar parkeeroverlast ontstaat in omliggende woonbuurten bestaat de mogelijkheid om betaald parkeren in te voeren. Dit geldt voor de grote wijkwinkelcentra zoals Kanaleneiland, Overvecht en Leidsche Rijn Centrum."

Met de grote wijkwinkelcentra worden conform het "Ontwikkelingskader detailhandel 2012" de "Stadsdeelcentra" bedoeld. Gebieden die ook in aanmerking komen voor maatwerk en waar de standaard procedure voor invoering van betaald parkeren niet geldt, zijn de "Grootschalige concentraties" The Wall, Woonboulevard Kanaleneiland en PDV (perifere detailhandelsvestiging) Overvecht.

BIJLAGE

Werkbeschrijvingen

Werkbeschrijving #1# – gebiedsindeling opstellen

Om de grenzen van een gebied te bepalen, wordt binnen de gemeentelijke subbuurten gezocht naar logische fysieke grenzen, zoals doorgaande wegen, water of logische verkeerscirculatie. Als een grens midden over een doorgaande weg loopt, wordt de weg aan beide zijden opgenomen in één gebied, tenzij de weg door een brede middenberm gescheiden wordt. De voorstellen voor de gebiedsindeling worden afgestemd met de wijkbureaus en voor advies voorgelegd aan de betrokken wijkraden.

Werkbeschrijving #2# – parkeerdruk bepalen

De parkeerdruk wordt bepaald door de bezetting te delen door het aantal aanwezige reguliere openbare parkeerplaatsen (legale parkeercapaciteit) in een gebied.

Bepalen parkeercapaciteit

Om de parkeercapaciteit op een uniforme wijze vast te stellen, wordt een vast telprotocol gevolgd dat door de gemeente Utrecht is opgesteld. Het telprotocol heeft als uitgangspunt de richtlijnen voor wegontwerp van de CROW gebruikt en is als volgt:

Voor het vaststellen van de capaciteiten worden de straten verdeeld in straatsecties. Een straatsectie is een weggedeelte van één zijde van de weg van zijstraat tot zijstraat. Door de capaciteiten van de verschillende secties in een straat bij elkaar op te tellen resulteert dit in de capaciteit per straat. Per sectie wordt –indien aanwezig– het aantal parkeervakken geteld. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen langs, haaks en schuin parkeren. Wanneer er geen parkeervakindeling aanwezig is, wordt met een meetwiel het aantal meters gemeten van een sectie en wordt op basis daarvan de capaciteit bepaald. Hierbij wordt uitgegaan van de volgende afmetingen:

- Bij langs parkeren: elke 6 meter wordt geteld als één parkeerplaats, 5 restmeters wordt nog geteld als één parkeerplaats;
- Bij haaks parkeren: elke 2,50 meter wordt geteld als één parkeerplaats, 2,20 restmeters wordt nog geteld als één parkeerplaats;
- Bij schuin of gestoken parkeren: elke 3,50 meter wordt geteld als één parkeerplaats, 3,20 restmeters wordt nog geteld als één parkeerplaats (bij een gemiddelde parkeerhoek van 45°).

In straten waar niet met borden is bepaald aan welke zijde(n) men wel/niet mag parkeren, gelden de volgende regels:

- Om de breedte van een straat te bepalen, wordt op wegvakken waar langsparkerhavens zijn, de breedte van deze parkeerhavens meegeteld in de totale breedte van de straat;
- Als bij eenrichtingsverkeer de straat 6,00 meter of breder is, kennen we parkeercapaciteit toe aan beide zijden van de straat (ontwerprichtlijn stelt 7,00 meter);
- Als bij eenrichtingsverkeer de straat smaller is dan 6,00 meter, kennen we parkeercapaciteit toe aan één zijde van de straat. De zijde wordt gekozen waar de meeste capaciteit kan worden vastgesteld;
- Als een tweerichtingsstraat 8,00 meter of breder is, kennen we parkeercapaciteit toe aan beide zijden van de straat. (ontwerprichtlijn stelt 8,20 meter);
- Als een tweerichtingsstraat smaller is dan 8,00 meter, kennen we parkeercapaciteit toe aan één zijde van de straat;
- Als een tweerichtingsstraat smaller is dan 6,00 meter, kennen we geen parkeercapaciteit toe;

- Als er haakse parkeervakken zijn aan één zijde van de straat zijn (zowel bij een- als tweerichtingsverkeer) en de straat smaller is dan 8,00 meter, kennen we aan de overzijde géén langspaarkeercapaciteit toe (i.v.m. ruimte voor in- en uitdraaiende voertuigen).

Regelmatig wordt in straten aan één of aan beide zijden met twee wielen op de stoep geparkeerd, waar volgens het telprotocol niet of slechts aan één zijde kan worden geparkeerd. In dit geval wordt altijd het telprotocol toegepast voor het vaststellen van de parkeercapaciteit.

Als van het telprotocol wordt afgeweken, wordt dit gemotiveerd.

Bepalen bezetting

De totale bezetting = het totaal aantal geparkeerde voertuigen en objecten op de parkeerplaatsen+ het aantal voertuigen die staan foutgeparkeerd met twee wielen op de stoep

Voertuigen die met twee wielen op de stoep geparkeerd staan, zijn feitelijk foutgeparkeerd. Er is geen legale capaciteit aanwezig voor deze parkeerders. Deze groep wordt meegeteld in de bezetting met als doel om een realistische weergave van de werkelijkheid te krijgen. Als we deze groep niet zouden meetellen, zou de parkeerdruk heel laag uitvallen wat in werkelijkheid niet het geval is. Vaak is dit het geval in straten die te smal zijn om aan twee zijde op de straat te parkeren. Deze groep wordt als aparte categorie in de tabel opgenomen. Overige foutgeparkeerde voertuigen (op hoeken van straten bijvoorbeeld) worden in een aparte kolom geregistreerd en worden niet meegenomen in de bezetting.

Meetmomenten

De parkeerdruk wordt gemeten op landelijk beproefde meetmomenten die een representatief beeld geven van de oorzaak van de parkeerverlast:

- Dinsdagnacht van 01.00 – 04.00 uur;
Parkeerverlast veroorzaakt door bewoners betekent dat de parkeerdruk 's avonds, 's nachts en in mindere mate in het weekend hoog is, omdat dit de momenten zijn dat de meeste bewoners thuis zijn. De meting van dinsdagnacht geeft hiervoor de meest representatieve indruk omdat dan nagenoeg iedereen thuis is en er geen andere parkeerders zijn.
- Dinsdag overdag van 10.00 – 13.00 uur;
De meting van dinsdag overdag geeft inzicht in de parkeerverlast veroorzaakt door forensen/werknemers. Ook op andere doordeweekse dagen zullen zij parkeerverlast veroorzaken; deze dagen zullen hetzelfde of een rustiger beeld geven (woensdag en vrijdag zijn er bijvoorbeeld minder mensen aan het werk). De dinsdag wordt algemeen gezien als representatieve dag.
- Zaterdagmiddag van 12.00 – 15.00 uur;
De meting op zaterdagmiddag geeft inzicht in de eventuele parkeerverlast veroorzaakt door winkelend publiek. Over het algemeen is zaterdag de drukste dag met winkelend publiek. Daarnaast zijn dan ook de meeste bewoners thuis, waardoor de overlast extra sterk ervaren kan worden. Winkelend publiek komt ook op andere dagen van de week, maar in kleinere aantallen, en omdat bewoners dan ook voor een deel weg zijn, zal de overlast minder groot zijn.

Aangezien bewoners, winkelend publiek en forensen/werknemers de voornaamste doelgroepen zijn die parkeerverlast kunnen veroorzaken in een gebied, is het voldoende om op deze drie momenten parkeerdrukonderzoeken uit te voeren. De parkeerdruk geeft dan voldoende inzicht in de parkeersituatie.

De parkeerdruk wordt tijdens deze drie meetmomenten gedurende twee opeenvolgende weken onderzocht, zodat een incidenteel hoge of lage parkeerdruk wordt uitgefilterd.

De metingen worden verricht in een reguliere periode, dus niet tijdens vakantieperiodes en eventuele evenementen. Als achteraf toch blijkt dat het om een bepaalde reden aantoonbaar drukker of juist rustiger was dan een reguliere situatie, dan wordt het parkeerdrukonderzoek opnieuw uitgevoerd. Ook als het verschil in parkeerdruk tijdens twee meetmomenten groot en onverklaarbaar is, kan een extra meting worden uitgevoerd.

Werkbeschrijving #3# – planning draagvlakmetingen opstellen

Een gebied wordt in de planning voor het houden van een draagvlakmeting opgenomen als voldaan is aan de volgende voorwaarden:

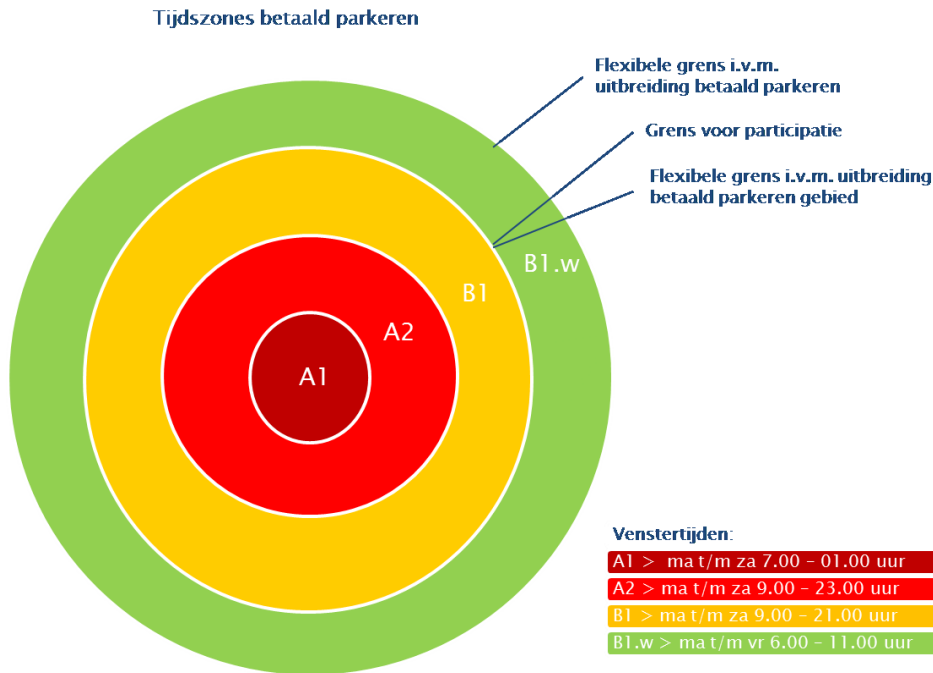
- De parkeerdruk moet tijdens minimaal één meetmoment in beide weken hoger zijn dan 80%. Omdat de parkeercapaciteit aan verandering onderhevig is, wordt de norm van 80% gehanteerd met een marge van + of - 3%. Dit houdt in dat als de parkeerdruk tussen de 77% en de 80% is, gemotiveerd kan worden om toch een draagvlakmeting te doen. Als de parkeerdruk tussen de 80% en 83% is, kan gemotiveerd worden om geen draagvlakmeting te doen.
- Of een gebied is benoemd als binnenstedelijke ontwikkellocatie of wijkwinkelcentrum.

Als de parkeerdruk alleen 's nachts hoger is dan de vastgestelde norm, doen we alleen een draagvlakmeting als er ook klachten van parkeerverlast uit de buurt zijn.

Een gebied wordt niet in de planning opgenomen als er mogelijkheden zijn om de parkeerverlast samen met partijen in de buurt significant te verminderen. Met significant bedoelen we dat een aanzienlijk deel van de parkeerdruk bijvoorbeeld kan worden opgevangen in een grootschalige (private) parkeervoorziening die niet volledig benut wordt, of dat een partij die in grote mate extra parkeerders aantrekt (zoals opleidingsinstituten, bedrijven, etc.) doeltreffende maatregelen kan nemen om de parkeerdruk met grote aantallen te verminderen. In dit geval worden eerst met de betrokken partijen in de buurt de mogelijke oplossingen onderzocht en/of gerealiseerd.

Werkbeschrijving #4#- participatie venstertijden bepalen

In onderstaande figuur zijn de mogelijke venstertijden voor het betaald parkeren gebied schematische weergegeven. De ringen duiden de afstand tot het centrum aan. Zone A1 en A2 zijn hoog- en centraal stedelijke gebieden, zone B1 en B1.w zijn stedelijke gebieden met vooral een woonkarakter. Zone B1.w is een zone met een nieuwe venstertijd, namelijk van maandag tot en met vrijdag van 6.00 - 11.00 uur.



Voor de participatie over venstertijden betekent dit dat bij draagvlakmetingen in gebieden die grenzen aan zone B1, belanghebbenden kunnen kiezen tussen de venstertijd van zone B1 of de venstertijd van zone B1.w. Voor beide venstertijden geldt dat een hoge parkeerdruk door 'park en ride gedrag van kantoorpersoneel' en/of door 'bewoners zelf veroorzaakt' voldoende wordt tegengegaan. Van de venstertijd van zone B1 gaat een sterkere werking uit om de parkeerdruk te verlagen, omdat met deze venstertijd ook het 'park en ride gedrag van bezoekers voor het stadscentrum' overdag wordt tegengegaan.

Schematisch weergegeven wordt de participatie over venstertijden als volgt bepaald:

Gebied grenst aan:	Gebied krijgt venstertijd van:
Zone A2 *	Zone B1: maandag tot en met zaterdag van 9.00 - 21.00 uur
Zone B1 **	Zone B1: maandag tot en met zaterdag van 9.00 - 21.00 uur of van zone B1.w: maandag tot en met vrijdag van 6.00 - 11.00 uur
Zone B1.w	Zone B1.w: maandag tot en met vrijdag van 6.00 - 11.00 uur

* Gebieden die in de parkeerbelastingverordening vallen binnen de tarievengrens van zone A2, krijgen bij de invoering van betaald parkeren dezelfde venstertijd als zone A2. In deze gebieden kunnen belanghebbenden bij een draagvlakmeting niet kiezen tussen verschillende venstertijden.

** Gebieden die volledig worden omsloten door zone B1, krijgen bij de invoering van betaald parkeren dezelfde venstertijd als zone B1. In deze gebieden kunnen belanghebbenden bij een draagvlakmeting niet kiezen tussen verschillende venstertijden.

Werkbeschrijving #5# – uitvoeren draagvlakmeting

Het meten van draagvlak en van de voorkeur voor de venstertijd (indien van toepassing) in een onderzoeksgebied gaat via een internetpeiling. Hiervoor wordt aan ieder kadastraal geregistreerd woonadres en aan ieder bedrijf (geregistreerd in het Provinciaal Arbeidsplaatsen Register (PAR)) één brief met één code toegestuurd, waarmee via internet de voorkeur kan worden doorgegeven. De brief voor het woonadres is geadresseerd aan 'de bewoner(s) van', de brief voor het bedrijf aan 'de

eigenaar(s) van'. De voorkeur kan ook telefonisch worden doorgegeven via het Klantcontact centrum, als bewoners geen beschikking hebben over internet.

Ieder woonadres en ieder bedrijf geldt als één respondent. Respondenten hebben 3 weken de tijd om de internetpeiling in te vullen. De peiling is alleen geldig als meer dan 30% van de respondenten de peiling invult (respons). Als de respons lager is dan 30%, dan is de peiling niet geldig en kan geen uitspraak worden gedaan over het draagvlak voor de invoering van betaald parkeren en, indien van toepassing, over de venstertijd. De verwerking van de resultaten gebeurt anoniem. Om de gegevens achteraf te kunnen analyseren ten behoeve van beleidsdoelinden, wordt in de peiling naar de straatnaam van de respondenten gevraagd.

Er is voldoende draagvlak voor de invoering van betaald parkeren in een onderzoeksgebied als er, bij voldoende respons, meer voor- dan tegenstemmen worden geteld (50%+1). De venstertijd waar de meerderheid van de respondenten (50% +1) voor heeft gekozen, wordt doorgevoerd.

Bij het invullen van de internetpeiling kunnen respondenten ook suggesties doen voor fietsparkeervoorzieningen en/ of verbeteringen van de leefbaarheid van een gebied. 2% van het totaal aantal parkeerplaatsen in een gebied kan worden opgeheven ten behoeve van fietsklemmen, fietstrommels, deelauto's, groen en speelplekken. Men kan suggesties doen voor locaties hiervoor. Om hier uitvoering aan te kunnen geven, moet de respondent hiervoor zijn contactgegevens achterlaten. De peiling is in dit geval niet meer anoniem. Men kan er in de peiling ook voor kiezen om via een verwijzing naar de pagina van het leefbaarheidsbudget www.utrecht.nl/leefbaarheidsbudget de suggestie(s) door te geven. De suggestie is in dit geval niet meer gekoppeld aan de peiling.

De uitslag van de draagvlakmeting wordt na 3 weken bekend gemaakt in het onderzoeksgebied door middel van een wijkbericht. Als betaald parkeren wordt ingevoerd, wordt in het wijkbericht onder andere de ingangsdatum bekend gemaakt en wordt informatie gegeven over het aanvragen van parkeervergunningen via internet. Het wijkbericht wordt ook op de gemeentelijke website geplaatst. In de aangrenzende gebieden waar nog geen betaald parkeren wordt ingevoerd, wordt in overleg met het wijkbureau ook een wijkbericht verspreid met de uitslag.

Werkbeschrijving #6# – betaald parkeren invoeren

Aanwijzingsbesluit

In het aanwijzingsbesluit zijn de grenzen van het betaald parkeergebied formeel vastgelegd. Het aanwijzingsbesluit wordt vastgesteld door het college. Als het aangepaste aanwijzingsbesluit in werking treedt, kan de gemeente in het nieuwe gebied belasting heffen op het parkeren. Door middel van publicatie van het aanwijzingsbesluit worden alle burgers van Utrecht geïnformeerd over het invoeren van betaald parkeren in een nieuw gebied.

Uitgifte van parkeervergunningen

Als betaald parkeren wordt ingevoerd, krijgen belanghebbenden minimaal 3 weken en maximaal 6 weken de tijd om één of meerdere parkeervergunningen aan te vragen. Ingediende aanvragen voor een parkeer- en/of bezoekersvergunning worden door de afdeling Vergunningen van de gemeente Utrecht getoetst aan de criteria die zijn vastgelegd in de 'Parkeerplaatsenverordening' en in de 'Beleidsregels uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen'. Als de aanvraag voor een vergunning door de afdeling Vergunningen is goedgekeurd, ontvangt de aanvrager een besluit dat de vergunning is toegewezen.

Datum vaststelling: 25 november 2014



Plaatsing van parkeerautomaten

In het wijkbericht waarin de uitslag van de draagvlakmeting bekend wordt gemaakt, wordt op een plattegrond aangeduid waar de parkeerautomaten in het gebied komen te staan. Bij het bepalen van de locaties van de parkeerautomaten wordt rekening gehouden met loopafstanden, zichtlijnen, rijrichtingen en de stand ten opzichte van woningen.