Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Michèle de la Rie	**Datum**	29 oktober 2026
E-mail	m.de.la.rie@utrecht.nl	**Kenmerk**	34327082
Type brief	Voortgangsbrief	**Onderwerp**	Halfjaarlijkse voortgangsbrief parkeren oktober 2026
Bijlage(n)	2	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

In deze halfjaarlijkse voortgangsbrief informeren wij u over de ontwikkelingen in het parkeerdossier en komen we terug op toezeggingen uit het vragenuur van 7 mei 2026 (ID 1143) en de commissies van 28 mei (ID 1164) en 10 september 2026 (ID 1201). In deze brief geven wij ook aan hoe wij uitvoering geven aan de afspraken uit het coalitieakkoord 2026-2030 'Voor Uuuu'. Daarbij laten we zien welke stappen we zetten om parkeren in Utrecht toegankelijk, uitvoerbaar en eerlijk te houden voor bewoners, bezoekers en ondernemers.

Inhoudsopgave
In deze brief komen de volgende onderwerpen aan bod:

1. Parkeren in het coalitieakkoord 2026-2030: 'Voor Uuuu'
2. Voortgang implementatie en doorontwikkeling parkeermanagementsysteem (PMS)
3. Invoeren betaald parkeren
4. Toezeggingen

1. Parkeren in het coalitieakkoord

Wij gaan door met het invoeren van betaald parkeren in de stad. Dit is een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsbeleid in de stad. In de begroting is rekening gehouden met de inkomsten; het geld vloeit naar de algemene middelen en wordt betrokken in de integrale afweging. Wel doen we een aantal aanpassingen die in het coalitieakkoord zijn opgenomen en die grotendeels onderdeel vormen van het raadsvoorstel Verordening Parkeerbelasting 2027 dat ter besluitvorming aan u is aangeboden:

- **Verhoging korting voor bezoek**
  Voor bezoekers van bewoners in de zone BC stellen we voor de korting van 50% naar 95% te verhogen. Hiermee willen we voorkomen dat bezoek aan bewoners in gebieden met betaald parkeren onnodig duur wordt. Het aantal kortingsuren in zone BC verlagen wij van 120 naar 70 uur per kwartaal. Hiermee is dit aantal uren gelijk aan zone A1 en A2. Voor mantel-, thuis- en kraamzorg hebben we voorgesteld de korting van 75% naar 99% te verhogen. Zo zorgen we dat noodzakelijke zorg aan huis niet wordt belemmerd door parkeerkosten. Mantelzorgers, thuiszorgmedewerkers en kraamzorgverleners moeten zonder onnodige drempels hun werk kunnen doen. Met de verhoging van deze korting geven wij uitvoering aan Motie 183a 99 procent parkeerkorting voor mantelzorgers,

aangenomen tijdens de raadsvergadering van 9 juli 2026. Deze maatregelen voeren wij, na akkoord van uw raad op de Verordening Parkeerbelasting 2027, door per 1 januari 2027. De korting voor mantel-, thuis- en kraamzorg wordt per kwartaal (100 uur) toegekend. Het is technisch nog niet mogelijk om dit per jaar (400 uur over het gehele jaar te besteden) toe te kennen per januari 2027. We zijn bezig om deze wens in de totale planning van aanpassingen die gevraagd zijn, te verwerken en informeren u in de volgende brief over de voortgang c.q. de termijn van invoering.

- **Invoeren betaald parkeren (IBP) Vleuten-De Meern in 2034**
  Met uw beslissing uit 2024 om in de gehele stad betaald parkeren in te voeren, doen we dat ook in Vleuten-De Meern. Ons voornemen is om dit in Vleuten-De Meern in 2034 te doen. Daarmee komt deze wijk als laatste in de prioritering van het invoeren van betaald parkeren te staan.

- **Betaald parkeren op zondag in A-gebieden**
  We hebben voorgesteld de tijden voor betaald parkeren op zondag in zone A1 uit te breiden van 12.00 – 18.00 uur naar 09.00 – 23.00 uur. Ook in zone A2 voegen we de zondag toe aan de huidige venstertijden (maandag t/m zaterdag 09.00 – 23.00 uur). Met het uitbreiden van de tijden, vermindert de parkeerdruk in de binnenstad en de buurten daaromheen. Daardoor wordt het voor bewoners en bezoekers makkelijker om een parkeerplek te vinden. Ons voornemen is om, onder voorbehoud van instemming van uw raad met de Verordening Parkeerbelasting 2027, deze wijzigingen in te voeren per 1 januari 2027.

2. Voortgang implementatie en doorontwikkeling parkeermanagementsysteem (PMS)

2.1. Stand van zaken implementatie PMS

Zoals we in de halfjaarlijkse voortgangsbrief parkeren van 14 april 2026 hebben aangegeven, geven we prioriteit aan de implementatie van de basisfunctionaliteiten in het parkeermanagementsysteem (PMS). Hieronder lichten we de voortgang toe:

- In oktober 2025 namen we de functionaliteit *bezoeker betaalt* in gebruik.
- Sinds 1 april 2026 kunnen medewerkers van scholen en de politie gebruikmaken van een maatschappelijke parkeervergunning tegen een gereduceerd tarief.
- We werken aan structurele oplossingen en verbeteringen van de parkeerproducten en parkeerdiensten binnen PMS.
- Voor *ontheffingen* zijn de functionaliteiten getoetst en is de scope vastgesteld, we werken de planning en aanpak van de implementatie en migratie verder uit. Tot die tijd blijft de huidige dienstverlening beschikbaar.
- Voor *garageparkeren* en *Parkeren op Afstand*, onder andere voor Merwede, hebben we de benodigde functionaliteiten ontwikkeld. De voorbereidingen zijn afgerond. We voeren de migratie en ingebruikname van het product garages uit in het vierde kwartaal van 2026.
- We nemen in het vierde kwartaal van 2026 de basisfunctionaliteit van de *archiefmodule* in gebruik.
- In de eerste helft van 2027 richten we ons op de afronding van de resterende onderdelen, bijvoorbeeld de functionaliteit van deelauto’s met een vaste plek.

Met deze stappen brengen we de basis van het PMS verder op orde en maken we het systeem betrouwbaarder, beter beheersbaar en toekomstbestendig.

2.2. Opvolging aanbevelingen Quickscan Parkeermanagementsysteem PwC

In de halfjaarlijkse voortgangsbrief parkeren van 14 april 2026 hebben we aangegeven dat we de Quickscan van PwC voor de doorontwikkeling van het PMS opvolgen. De aanbevelingen zijn inmiddels verwerkt in de werkwijze rond het parkeermanagementsysteem. Zo is een stuurgroep ingericht die stuurt op kwaliteit en implementatie van de basisfunctionaliteiten. Hiervoor is een programmaplan vastgesteld waarin de aanbevelingen van PwC zijn opgenomen. Daarnaast is een

technisch projectleider aan het programmateam toegevoegd om technische werkzaamheden te coördineren en de voortgang te bewaken. Ook hebben we met de softwareleverancier een Service Level Agreement (SLA) afgesloten over het dienstverleningsniveau van de in gebruik genomen onderdelen van het PMS. Hierdoor sluiten opgeleverde onderdelen beter aan op onze systemen en is de dienstverlening aan inwoners en organisaties betrouwbaarder.

3. Invoeren betaald parkeren

We realiseren ons dat de invoering van betaald parkeren impact heeft op bewoners, bezoekers en ondernemers. Tegelijkertijd zien we dat de druk op de openbare ruimte groot is en dat betaald parkeren helpt om de beschikbare parkeerplaatsen beter te verdelen. Met het half jaar uitstel van de uitrol van betaald parkeren in de stad is 1 november 2026 het eerste invoermoment van prioriteitsblok 2. Vanaf dat moment geldt betaald parkeren in:

- Lunetten-Noord en een deel van Lunetten-Zuid
- Geuzenwijk-De Driehoek
- Joh. Uitenbogaerstraat e.o.
- Elinkwijk

We hebben de jaarplanning voor invoering betaald parkeren in 2027 vastgesteld (zie bijlage). Deze is ongewijzigd ten opzichte van de eerder vastgestelde planning voor blok 2.

Brommobielen

In Utrecht is lange tijd niet gehandhaafd op betaald parkeren voor brommobielen, ondanks dat dit een motorvoertuig is die net als een auto een parkeerplaats inneemt. Dit is inmiddels veranderd en wij gaan hierop handhaven. Dit betekent dat in gebieden waar in Utrecht betaald parkeren geldt, een brommobiel ook parkeerbelasting moet betalen. Eigenaren van een brommobiel in Utrecht kunnen een parkeervergunning aanvragen via: https://loket.digitaal.utrecht.nl/nl/producten/parkeervergunning-bewoner-aanvragen. Omdat deze wijziging onvoldoende bekend is geweest bij eigenaren van een brommobiel, schelden wij boetes (naheffingen) die tot nu toe aan eigenaren van een brommobiel zijn opgelegd kwijt.

4. Toezeggingen

Toezegging uit vragenuur 7 mei en de commissie Leefomgeving 10 september 2026: parkeren op eigen terrein

De wethouder Mobiliteit heeft toegezegd in de eerstvolgende halfjaarlijkse voortgangsbrief aan de raad de huidige praktijk en de mogelijkheden voor toekomstig beleid te schetsen in gevallen waarin bewoners van een appartementencomplex geen plek in de garage van hun gebouw hebben, maar ook geen recht hebben op een parkeervergunning op straat zoals aan de hand is bij complex ‘Het Water’ aan de Reitdiepstraat. Dit onderwerp kwam ook aan de orde in de commissievergadering van 10 september 2026 waarin de wethouder Mobiliteit heeft toegezegd uw raad te informeren over situaties waar eigenaren niet voldoende parkeerruimte op eigen terrein hebben.

Dit probleem is ons bekend. Het gaat om bewoners die uitgesloten zijn van een parkeervergunning maar ook geen mogelijkheid hebben om op eigen terrein te parkeren. Voor deze bewoners hebben we op dit moment, met de huidige regels voor de uitgifte van vergunningen, nog geen oplossing. We begrijpen dat dit voor bewoners een lastige situatie is. Zij kunnen geen gebruik maken van een plek op eigen terrein, maar komen ook niet in aanmerking voor een vergunning op straat. Daardoor kunnen bewoners het gevoel hebben tussen wal en schip te vallen. We begrijpen dat dit voor betrokken bewoners frustrerend kan zijn.

Tegelijkertijd is dit vraagstuk niet eenvoudig op te lossen. De huidige regels rond parkeernormen, vergunningverlening en afspraken die bij de ontwikkeling van wooncomplexen zijn gemaakt, beperken de mogelijkheden die we op dit moment hebben. Bij deze problematiek hebben we ook de ontwikkelaars en eigenaren nodig. We nemen deze signalen serieus, maar dit vergt nader onderzoek. Daarbij kijken we onder meer naar de aard en omvang van deze problematiek, welke groepen bewoners hierdoor worden geraakt en welke mogelijkheden er zijn binnen de bestaande regelgeving

en afspraken. We zijn hiermee aan de slag en informeren de raad over de uitkomsten in de volgende voortgangsbrief in Q2 2027.

Toezeggingen uit Commissie Leefomgeving 28 mei 2026:
De wethouder Mobiliteit heeft toegezegd om in de eerstvolgende halfjaarlijkse voortgangsbrief te rapporteren over (de voortgang in):

- **Stand van zaken uitvoeringsstrategie P+R's**
  Op dit moment krijgen bezoekers die met het OV doorreizen naar het centrum korting op het parkeertarief in een P+R (€ 3,00 voor de hele dag in plaats van € 3,00 per uur). Reis je met twee of meer personen samen dan krijg je daarnaast nog korting in het OV door middel van de P+R-combikaart. Het gebruik van de P+R-combikaart om de OV- en parkeerkorting te kunnen krijgen is omslachtig en niet gebruiksvriendelijk. Uit onderzoek naar de gebruikservaringen is gebleken dat deze gebruiksonvriendelijkheid een belemmering is om gebruik te maken van een P+R. We willen dat inwoners en bezoekers eenvoudig kunnen kiezen voor een P+R. Het afgelopen half jaar hebben we samen met de provincie Utrecht en de vervoerder (Transdev) onderzocht hoe we het gebruiksgemak kunnen verbeteren.
  We werken aan de mogelijkheid om vooraf online of via een app kaartjes te kopen waarmee je met korting kunt parkeren en reizen met OV. Ook maken we de betaalautomaten geschikt voor OV-pay (de opvolger van de OV-chipkaart). Hiermee wordt het fysieke P+R-kaartje overbodig en het gebruiksgemak verbeterd. We verwachten deze verbeteringen technisch mogelijk te maken in 2027. Daarnaast werken we samen met de provincie Utrecht aan de mogelijkheid om het P+R-tarief ook toe te passen bij het gebruik van deelfietsen om vanaf de P+R door te reizen naar het centrum.

- **Communicatiemogelijkheden garages binnenstad**
  Bewoners en bedrijven in de binnenstad kunnen een parkeergunning inruilen voor een abonnement in een van onze openbare garages, met als doel het aantal geparkeerde auto's in de openbare ruimte te verminderen. We zien dat deze regeling nog beperkt wordt gebruikt. Uit gesprekken en signalen blijkt dat niet iedereen bekend is met deze mogelijkheid. Daarom gaan we bewoners en bedrijven hierover meer informeren, door:
  - de informatie op de gemeentelijke website te verbeteren;
  - vergunninghouders in de binnenstad tegelijkertijd met de jaarlijkse brief over de nieuwe tarieven te wijzen op de mogelijkheid om de vergunning in te ruilen voor een garage – abonnement;
  - bewoners en bedrijven die een abonnement voor een belanghebbendengarage of een parkeervergunning op straat aanvragen (zowel voor de belanghebbendengarages als voor de parkeervergunningen is er een wachtlijst) te verwijzen naar de openbare garages;
  - in wijkberichten over veranderingen in de parkeer- en verkeerssituatie in de binnenstad ook informatie op te nemen over de mogelijkheden van parkeren in een openbare garage.

  Daarnaast willen we parkeerders op straat via informatie op de parkeerautomaten wijzen op nabijgelegen parkeergarages met een lager uurtarief dan op straat. Verschillende parkeerapps geven ook informatie over nabijgelegen alternatieve parkeermogelijkheden en tarieven.

- **Vindbaarheid garages**
  Er is een dynamisch parkeerroute informatiesysteem (PRIS) waarmee bezoekers de weg wordt gewezen naar de openbare parkeergarages. PRIS geeft ook informatie over het aantal vrije plaatsen in de garages. Het PRIS-systeem is technisch verouderd, we vervangen dit in 2027/2028.

- **Mogelijkheden onderzoeken om betaald parkeren plekken (binnenstad) om te zetten naar plekken voor vergunninghouders, inclusief indicatie financiële consequenties**
  Op dit moment is ongeveer 40% van de parkeerplaatsen in de binnenstad gereserveerd voor vergunninghouders. We begrijpen dat sommige bewoners behoefte hebben aan meer parkeerplaatsen die specifiek beschikbaar zijn voor vergunninghouders, zeker in gebieden waar de parkeerdruk hoog is. In de Parkeervisie 2021 staat dat we geen parkeerplaatsen meer

reserveren voor specifieke gebruikers, anders dan voor mensen met een beperking en deelauto's. Het reserveren van parkeerplaatsen voor vergunninghouders is dus strijdig met vastgesteld beleid en zou ook minder parkeerinkomsten betekenen. Het omzetten van een openbare parkeerplaats naar een vergunninghouderplek zorgt naar schatting voor een structurele inkomstenderving van orde grootte 7.500 euro per parkeerplaats per jaar. Daarnaast moeten we rekening houden met de belangen van andere gebruikers van de schaarse openbare ruimte.

Een andere consequentie van extra vergunninghoudersparkeerplaatsen creëren is, dat er voor andere parkeerders, zoals bezoekers van bewoners, maar ook aannemers en leveranciers, minder ruimte is om te parkeren. Ook deze doelgroepen geven steeds vaker aan dat parkeren in de binnenstad lastig is, terwijl de aanwezigheid van aannemers en leveranciers nodig is voor de verduurzamings- en onderhoudsopgaven. We moeten hierin een afweging maken tussen verschillende belangen in de schaarse openbare ruimte. We onderzoeken de komende tijd de signalen vanuit diverse doelgroepen. Deze vraag nemen we hierbij mee.

- **Overzicht bezetting garages en wachtlijst voor belanghebbendengarages**
  In bijlage 2 vindt u de bezettingscijfers van de representatieve maanden september en oktober 2025 van de gemeentelijke openbare garages en P+R's. De wachtlijst voor de belanghebbendengarages kunt u vinden op internet: www.utrecht.nl/wachtlijstparkeervergunningen.

- **Toegankelijkheid garages voor mensen met een fysieke beperking**
  Bewoners en bezoekers met een Europese gehandicaptenparkeerkaart (GPK) kunnen een digitale gehandicaptenparkeervergunning aanvragen waarmee ze in de hele stad gratis parkeren op straat, zowel op openbare parkeerplaatsen als op algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (AGP). Zonder digitale parkeervergunning kunnen houders van een GPK ook gratis parkeren, maar alleen op een AGP. Vrijwel alle openbare parkeergarages zijn toegankelijk voor gehandicapten en hebben één of meerdere algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Informatie over de aanwezigheid van gehandicaptenparkeerplaatsen en doorrijhoogtes van de garages is te vinden op internet: Parkeergarages | gemeente Utrecht. Net zoals in andere steden betalen gehandicaptenparkeerkaarthouders het reguliere parkeertarief in parkeergarages.

Toezeggingen uit Commissie Leefomgeving 10 september 2026:

- **Gebruik kortingsuren**
  Zoals toegezegd tijdens de commissie Leefomgeving van 10 september 2026 vindt u hieronder een overzicht van de gebruikers van de parkeerapp en het aantal gebruikte kortingsuren voor bezoekers in het eerste kwartaal van 2026.

  - In zone **A1** maakte **59%** van de appgebruikers (circa 2.700 gebruikers) geen gebruik van kortingsuren. **39%** gebruikte tussen de 1 en 50 kortingsuren. De overige **2%** gebruikte meer dan 50 van de 70 beschikbare kortingsuren, waarvan **1%** nagenoeg alle kortingsuren benutte.
  - In zone **A2** maakte **38%** van de appgebruikers (circa 15.000 gebruikers) geen gebruik van kortingsuren. **58%** gebruikte tussen de 1 en 50 kortingsuren. Daarnaast gebruikte **4%** meer dan 50 van de 70 beschikbare kortingsuren, waarvan **3%** nagenoeg alle kortingsuren benutte.
  - In zone **BC** maakte **45%** van de appgebruikers (circa 24.500 gebruikers) geen gebruik van kortingsuren. **51%** gebruikte tussen de 1 en 50 kortingsuren. De resterende **4%** gebruikte meer dan 50 van de 120 beschikbare kortingsuren, waarvan **1%** bijna alle 120 kortingsuren benutte.

  Onderstaand vindt u de gebruikte kortingsuren per zone weergegeven in een tabel.

Zone	0 uur	1-50 uur	50-60 uur	60-70 uur	70-120 uur
A1	59%	39%	1%	1%	0%
A2	38%	58%	1%	3%	0%
BC	45%	51%	1%	1%	2%

Conclusie
Het gebruik van kortingsuren is het hoogst in zone **A2** en het laagst in zone **A1**. In alle zones gebruikt het merendeel van de appgebruikers geen kortingsuren of maximaal 50 kortingsuren. Een klein deel van de gebruikers (2% tot 4%) benut meer dan 50 kortingsuren.

- **Terugvloeien opbrengsten naar wijken**
  Naar aanleiding van de toezegging aan de raad is onderzocht of parkeeropbrengsten uit nieuwe gebieden met betaald parkeren gebiedsgericht kunnen worden ingezet. Wij begrijpen de gedachte achter deze vraag. Bewoners kunnen de wens hebben dat inkomsten uit parkeren zichtbaar terugkomen in hun eigen buurt. Toch kiezen wij er niet voor om parkeeropbrengsten gebiedsgericht in te zetten. Een dergelijke systematiek vermindert de flexibiliteit om middelen in te zetten waar deze het meest nodig zijn. Bovendien wisselen de inkomsten per gebied sterk en de inzet van middelen beperken tot waar deze zijn opgehaald, zou dus leiden tot grote verschillen in beschikbare middelen per buurt. Het terug laten vloeien van inkomsten naar een specifieke wijk, kan de vraag oproepen of dit voor andere/alle wijken gedaan kan worden en doorkruist daarmee het principe van de integrale afweging. Juist via die integrale afweging kunnen middelen worden ingezet op plekken waar de maatschappelijke opgaven op dat moment het grootst zijn, ongeacht waar de inkomsten zijn opgehaald.

  In de financiële administratie wordt niet vastgelegd bij welke specifieke wijk een uitgave hoort. Hoewel de parkeeropbrengsten per gebied inzichtelijk zijn, geldt dat dus niet voor alle uitgaven. Veel kosten zijn wijk overstijgend of worden vanuit verschillende budgetten gefinancierd, waardoor een eenduidige toerekening aan afzonderlijke wijken niet mogelijk is. Ook zou een gebiedsgerichte bestemming van parkeeropbrengsten betekenen dat deze middelen minder flexibel inzetbaar zijn voor andere opgaven in de stad en dit heeft gevolgen voor de gemeentelijke begroting. De raad beschikt binnen het huidige begrotingsproces al over de mogelijkheid om middelen toe te kennen aan projecten in specifieke wijken.

- **Termijn vaststellen planning invoeren betaald parkeren blok 3**
  In het commissiedebat is toegezegd om de termijn, waarop de raad de planning voor invoeren betaald parkeren in blok 3 ontvangt, te delen. Voor het maken van de planning zijn 4 criteria vastgelegd; parkeerdruk, meldingen van parkeeroverlast, bouwontwikkelingen en de bereikbaarheid. Invoeren blok 3 loopt van 2031- 2034. Om recht te doen aan de daadwerkelijke situatie in deze gebieden ten tijde van invoering, moeten deze gegevens zo actueel mogelijk zijn. Zo voorkomen we dat besluiten worden genomen op basis van verouderde informatie en kunnen we beter aansluiten bij de situatie die bewoners en ondernemers op dat moment daadwerkelijk ervaren. Daarom stellen we de planning pas vast op het moment dat we beschikken over zo actueel mogelijke gegevens.
  Eerder vaststellen betekent dat we niet alle bouwontwikkelingen goed in de planning kunnen meenemen. Bovendien kan de parkeerdruk en de bereikbaarheid bij de start van invoeren blok 3 zijn veranderd en de gegevens die gebruikt zijn voor de planning achterhaald. Wij zetten daarom in op het door uw raad laten vaststellen van de planning voor blok 3 in Q4 2029. Daarvoor gebruiken we dan de gegevens die we in Q1 2029 verzamelen. Daarna is er tijd nodig voor de verwerking van de gegevens, het maken van de planning en bestuurlijke besluitvorming.

Wij vertrouwen erop u hiermee voor nu voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,