

Voorstel aan de gemeenteraad

Wijziging van de Verordening Parkeerbelasting voor het heffen van parkeerbelasting stadsbreed

Beleidsveld	Mobiliteit
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Trix Aarts
Kenmerk	11334075
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Nee (Referendumverordening Utrecht, artikel 1:2 lid 2 onder e)
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. 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 en waarbij voor nieuwe gebieden wordt uitgegaan van het tarief van de B1 zone:
 - a. met een indeling van de gemeente - waar nog geen parkeerbelasting is ingevoerd of gepland - in drie blokken voor invoeren van de belastingplicht op basis van (verwachte) parkeerdruk zoals aangegeven in de Verordening Parkeerbelastingen.
 - b. met een afwegingskader voor prioritering van gebieden binnen een blok met de volgende criteria:
 - Oplevering bouwontwikkelingen
 - parkeerdruk
 - aantal meldingen;
 - c. met als basisvenstertijd - tijdsperiode waarbinnen belastingplicht geldt - voor rustige woonwijken van maandag tot en met vrijdag van 6 uur – 11 uur en een ruimere venstertijd waar dit nodig is en/of waar inwoners of bedrijven om verzoeken, en op termijn te streven naar venstertijden over de hele dag als de raad heeft geoordeeld dat de bereikbaarheid ook zonder auto op orde is;
 - d. met de randvoorwaarde dat de prioritering van blok 2 en 3 of het wijzigen van deze blokken ter goedkeuring moeten worden voorgelegd aan de raad voordat in deze blokken parkeerbelasting wordt geheven;
 - e. met de prioritering van de gebieden in blok 1 zoals opgenomen in de gewijzigde Verordening parkeerbelastingen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

Wanneer wordt ingestemd met dit voorstel gaat de gemeente de komende twaalf jaren in de hele stad parkeerbelasting heffen, waarbij voor nieuwe gebieden wordt uitgegaan van tarieven van zone B1 en van een basisvenstertijd van 6 uur tot 11 uur op werkdagen. Hiermee zullen er minder rijdende en stilstaande auto's zijn, wat bijdraagt de bereikbaarheid van de stad en de kwaliteit van de openbare ruimte.

Aanleiding

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.

De gemeente kan niet in een keer in de hele stad betaald parkeren invoeren. De prioritering van gebieden vindt plaats in twee stappen.

[illegible]

2

Stap 2: Binnen een blok zal prioritering plaatsvinden op basis van (meetbare) criteria:

- Oplevering bouwontwikkelingen
- Parkeerdruk
- Meldingen parkeeroverlast en verkeersonveilige situaties als gevolg van parkeren.

Deze criteria worden ook gehanteerd in het huidige beleid. Bij de prioritering van gebieden in blokken 2 en 3 wil de gemeente de aanwezigheid van alternatieven voor autogebruik laten meewegen (zie 'Alternatieven op orde' hieronder).

Het college legt een voorstel voor prioritering van gebieden binnen een blok voor aan de raad, voorafgaand aan de implementatie van betaald parkeren in dat betreffende blok (zie bijlage 2). Prioritering van gebieden in blok 1). Het college actualiseert bij dat voorstel de planning ieder jaar. Een versnelling van een gebiedsontwikkeling of grote toename van parkeerdruk kan bijvoorbeeld aanleiding zijn om invoering van betaald parkeren in of rond dit gebied naar voren te halen. Jaarlijks wordt de raad geïnformeerd over de stand van zaken van het hele traject in het Meerjaren Perspectief Ruimte) (MPR). De raad kan desgewenst de voorgestelde actualisering amenderen.

Venstertijden

Het college wil de venstertijden die nu gehanteerd worden in een groot deel van B1-gebied voortzetten in de aanpak. De venstertijd van 6 uur – 11 uur op maandag t/m vrijdag is de basis. Dat wil zeggen dat in woonwijken waar (dichtbij) geen gebiedsontwikkelingen gepland zijn, de gemeente uitgaat van deze venstertijd. Is er sprake van een hoge parkeerdruk (bijvoorbeeld door veel functies in een gebied of door een autoluwegebied in de nabijheid) dan kan worden 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. De basisvenstertijd van 6 uur tot 11 uur maakt de stap naar betaald parkeren minder groot. Tegelijkertijd werken we verder aan het op orde brengen van alternatieven voor de auto. Wij streven naar een goede bereikbaarheid zonder auto, ook op de lange termijn. Als we kunnen vaststellen dat er voldoende van zulke alternatieven zijn, kunnen venstertijden worden uitgebreid.

Alternatieven op orde

De komende jaren werkt de gemeente 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 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. Gelukkig kent Utrecht al een goede bereikbaarheid los van de auto. Het is geen digitale 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.

Bedrijventerreinen en winkelcentra

Uitgangspunt is dat in heel Utrecht in de openbare ruimte, dus ook op de bedrijventerreinen en winkelcentra, betaald parkeren wordt ingevoerd. Wanneer op een bedrijventerrein of in een retailgebied betaald parkeren wordt ingevoerd, is afhankelijk van in welk blok en gebied ze liggen. Voordat betaald parkeren wordt ingevoerd op een bedrijventerrein gaan we hierover met de bedrijven, ondernemersverenigingen en/of het parkmanagement in gesprek waarbij maatwerk mogelijk is. Bij winkelcentra, waar parkeren is georganiseerd in de openbare ruimte, komt ook betaald parkeren. De tijden zijn afhankelijk van de venstertijden die gelden in het betreffende gebied. Ook hier gaan we in gesprek met ondernemers, bijvoorbeeld over laad- en losplekken of rayongrenzen en/of maatwerk.

Verschillende parkeervergunningen voor doelgroepen.

De gemeente heeft al verschillende (bijzondere) parkeervergunningen. Zo zijn er, naast parkeervergunningen voor bewoners en bedrijven, vergunningen voor mantelzorg, wijkverpleging en kraamzorg, voor terminale zorg en voor huisartsen en verloskundigen. De gratis

gehandicaptenparkeervergunning is gekoppeld aan de gehandicaptenparkeerkaart. En we werken samen met schoolbesturen aan een parkeervergunning voor leraren die ver weg wonen. We onderzoeken hoe we U-pashouders tegemoet kunnen komen in de parkeerkosten. Er is goed gekeken of het wenselijk en mogelijk was een gunstiger parkeervergunning voor bedrijfswagens van kleine zelfstandigen aan te bieden. Eigenlijk is dit geen issue. In bestaand betaald parkeren gebied zijn krap 15.000 bedrijven met 0-1 werknemer gevestigd. We hebben vanuit deze groep nauwelijks signalen ontvangen dat de bestaande regelingen voor betaald parkeren niet zouden voldoen. Daarnaast waren er maar 1 of 2 vragen over parkeren van bedrijfswagens van kleine zelfstandigen tussen de 1350 inspraakreacties. Het huidige parkeervergunningssysteem lijkt voor het overgrote deel van de kleine ondernemers te voldoen. Voor een bedrijfswagen waarbij het vestigingsadres van bedrijf en woonadres hetzelfde is, krijgen kleine zelfstandigen automatisch een 1e bewonersvergunning, dus een goedkoper tarief. In combinatie met de overgangsregeling bij invoering van betaald parkeren denken we de kleine ondernemers tegemoet te kunnen komen als het gaat om de wens van meerdere parkeervergunningen. Een aparte regeling is niet nodig. Bovendien kunnen we maatwerk toepassen bij bijvoorbeeld garagebedrijven.

Overgenomen [motie M295](#) Breed onderzoek naar alternatieven betaald parkeren

Tijdens de raadsvergadering van 10 november 2022 heeft het college toegezegd inzicht te geven in keuzes voor snelheid van invoeren betaald parkeren, de participatie van buurten en wijken en de tijden van betaald parkeren, en het wel of niet toevoegen van nieuwe zones en/of blauwe zones.

- Het voorstel gaat uit van een een invoerperiode van twaalf jaar die realistisch en voortvarend is. Wij zien geen voordelen in een trager tempo en zetten vraagtekens bij het realisme van een hoger tempo.
- Voor dit raadsvoorstel hebben we gekozen voor inspraak omdat de beïnvloedingsruimte beperkt was. De raad heeft de bevoegdheid om gebieden voor betaald parkeren aan te wijzen zonder draagvlakmeting. Zo is dat ook geformuleerd in het beslispunt. De uitrol van betaald parkeren in de verschillende buurten en wijken zal starten met een uitgebreid communicatie- en participatietraject. Participatie is soms mogelijk op bijvoorbeeld de grenzen van een rayon en op uitbreiding van venstertijden.
- De indeling in parkeerzones zoals opgenomen in de [parkeervisie](#) geeft een typering aan per gebied op het gebied van parkeren. De typering wijzigt in de tijd. Voor alle overige gebieden wil het college daarnaast het tarief van de B1 zone hanteren. met als uitgangspunt dat het redelijk is dat mensen betalen voor het parkeren in de openbare ruimte.
- Met de venstertijd van 6 tot 11 kiezen we voor een zachte landing. Deze tijd is bewezen effectief om vreemdparkeren tegen te gaan. De hoogte van het tarief draagt eraan bij dat mensen bewuster een afweging maken over het wel of niet gebruiken van de auto en voor een reis en over autobezit. En met een tarief vermijden we een lappendeken aan tarieven in de stad. We zijn geen voorstander van de zogenaamde blauwe zone. De kosten van handhaving zijn zodanig dat dit geen effectief middel is voor parkeerregulering. Bovendien stimuleren blauwe zones eerder meer autobewegingen (vanwege de beperking op de parkeertijd) dan minder, hetgeen het oogmerk van onderhavig voorstel is.

Juridische context

Artikel 225 van de Gemeentewet maakt het voor een gemeente mogelijk om parkeerbelasting te heffen voor regulering van parkeren. Betaald parkeren is een effectieve maatregel bij een hoge parkeerdruk om parkeeroverlast te voorkomen. Regulering van parkeren is ook nodig voor een rechtvaardige verdeling van de openbare ruimte. De stad groeit en daarmee de behoefte aan ruimte voor andere functies dan parkeren zoals spelen, verblijven, groen, deelmobiliteit en/of fietsparkeren (zie ook de RSU 2040). Door toepassing van parkeerregulering ontstaat die ruimte. (zie bijlage 3 met een juridisch advies over aanpak in relatie tot art 225 van de Gemeentewet).

In artikel 10 van de 'Parkeerbelastingverordening Utrecht' is de bevoegdheid tot het aanwijzen van een parkeerbesluit geregeld: *"De aanwijzing van de plaats waar, het tijdstip en de wijze waarop tegen betaling van de belasting als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel a, mag worden geparkeerd, geschiedt in alle gevallen door het college van burgemeester en wethouders bij openbaar te maken besluit. Burgemeester en wethouders kunnen alleen met voldoende draagvlak voornoemd aanwijzingsbesluit nemen. Een uitzondering hierop geldt in het geval de gemeenteraad een gebied heeft aangewezen waar zonder draagvlakmeting betaald parkeren ingevoerd kan worden ..".* De raad

is dus bevoegd om gebieden aan te wijzen voor het heffen van parkeerbelasting zonder draagvlakmeting. Conform het coalitieakkoord kunnen bewoners altijd zelf een draagvlakmeting aanvragen om versneld op betaald parkeren over te gaan.

Wel of niet referendabel

We hebben in de aanloop van de besluitvorming advies gevraagd aan het AKD en aan de referendumcommissie over het al dan niet referendabel zijn van een raadsbesluit voor het heffen van parkeerbelasting stadsbreed. De adviezen zaten niet op een lijn. AKD stelde dat een raadsbesluit niet referendabel zou zijn, de referendumcommissie was van mening dat het wel het geval zou zijn. Op het moment van advisering was de nieuwe referendumverordening nog niet vastgesteld.

Op 21 september 2023 heeft de raad een [nieuwe referendumverordening](#) vastgesteld. In deze verordening is de uitzonderingsgrond voor belastingen verder aangescherpt. In artikel 1:2 lid 2 sub e staat: *over de vaststelling van de gemeentelijke begroting en rekening, de hoogte van gemeentelijke tarieven of belastingen, en het invoeren, wijzigen of afschaffen van gemeentelijke tarieven of belastingen*. In de artikelsgewijze toelichting bij artikel 1:2 onderdeel e staat verder: *een besluit over het vaststellen van beleid over de invoering, wijzigen of afschaffen van tarieven en belastingen komt ook niet in aanmerking voor een referendum voor zover het gaat over belastingen*.

Het voorliggende raadsvoorstel is dus niet referendabel.

Als de raad instemt met dit raadsvoorstel zal het college, conform [Beleidsnota Standaard voor de beleidscyclus](#), de aanpak van het invoeren van betaald parkeren als uitvoeringsprogramma vaststellen. Hiervoor wordt de module 'Aanpak betaald parkeren' uitgebreid met het proces van de implementatie van betaald parkeren in een gebied.

Inspraak/consultatie

Het voorstel voor de aanpak om parkeerbelasting in de hele stad te heffen en het voorstel voor de prioritering van gebieden in het eerste blok lagen voor ter inspraak/consultatie van 24 maart tot en met 5 mei 2023. Het advies van het participatienetwerk van de gemeente was om geen participatie te doen omdat de beïnvloedingsruimte zeer klein was. We hebben gekozen voor inspraak/consultatie om advies op te halen over de aanpak zelf en om reacties op te halen die de raad kan betrekken bij haar afweging. We hebben in totaal 1353 reacties ontvangen. We zijn ons ervan bewust dat veel bewoners het niet eens zijn met deze belastingmaatregel en dat is terug te zien in de reacties. In de reactienota zijn de inspraakreacties gebundeld en beantwoord.

Beslistermijn

Er is geen specifieke beslistermijn voorzien.

Beoogd effect

Met de gefaseerde invoering van betaald parkeren in de stad in een periode van ca 12 jaren (tot 2035) wil de gemeente parkeeroverlast als gevolg van het waterbedeffect beperken. De gemeente geeft daarmee invulling aan het gemeentelijk en regionaal mobiliteitsbeleid waarin betaald parkeren als een belangrijk instrument wordt gezien voor een duurzaam mobiliteitssysteem. En betaald parkeren zorgt voor een betere verdeling van de schaarse openbare ruimte.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

- [Raadsbrief](#) Invoeren betaald parkeren nav coalitieakkoord en gevolgen lopende projecten van 6 juli 2022
- [Raadsbrief](#) Invoeren betaald parkeren gehele stad van 21 november 2022
- [Raadsbrief](#) Reactie initiatiefvoorstel Niet versneld invoeren betaald parkeren van 16 februari 2023
- [Raadsbrief](#) Vrijgave inspraak Aanpak betaald parkeren zonder draagvlakmeting in de hele stad van 22 maart 2023
- [Raadsbrief](#) Besluit inleidend verzoek raadgevend referendum 'niet versneld betaald parkeren in de hele stad Utrecht' 6 april 2023

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	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 Parkeerbelastingverordening en waarbij voor nieuwe gebieden wordt uitgegaan van het tarief van de B1 zone: - met een indeling van de gemeente - waar nog geen parkeerbelasting is ingevoerd of gepland - in drie blokken voor invoeren van de belastingplicht op basis van (verwachte) parkeerdruk zoals aangegeven in de Verordening Parkeerbelastingen. - met een afwegingskader voor prioritering van gebieden binnen een blok met de volgende criteria: - bouwontwikkelingen - parkeerdruk - aantal meldingen; - met als basisvenstertijd - tijdsperiode waarbinnen belastingplicht geldt - voor rustige woonwijken van maandag tot en met vrijdag van 6 uur – 11 uur en een ruimere venstertijd waar dit nodig is en/of waar inwoners of bedrijven om verzoeken, en op termijn te streven naar venstertijden over de hele dag als de raad heeft geoordeeld dat de bereikbaarheid ook zonder auto op orde is; - met de randvoorwaarde dat de prioritering van blok 2 en 3 of het wijzigen van deze blokken ter goedkeuring moeten worden voorgelegd aan de raad voordat in deze blokken parkeerbelasting wordt geheven; - met de prioritering van de gebieden in blok 1 zoals opgenomen in de gewijzigde? Verordening parkeerbelastingen.
	Argumenten
1.1	<u>Door de hele stad aan te wijzen als gebied voor heffen van parkeerbelasting kan betaald parkeren effectiever worden ingevoerd.</u>
	De raad is bevoegd om gebieden aan te wijzen voor het heffen van parkeerbelasting zonder draagvlakmeting. De ervaring leert dat mensen alleen betaald parkeren willen als zij zelf parkeeroverlast ervaren. Daardoor is de aanpak van parkeeroverlast niet zo effectief omdat het probleem feitelijk verplaatst wordt. Het heffen van parkeerbelasting heeft naast de aanpak van parkeeroverlast andere doelen. Zo draagt parkeerregulering bij aan de doelen uit het mobiliteitsbeleid en een meer rechtvaardige verdeling van de openbare ruimte. In de Parkeervisie staat dat het uitgangspunt bij de invoering van betaald parkeren is dat het doel de procedure bepaalt. Wanneer het doel is om parkeeroverlast tegen te gaan, beslissen bewoners en bedrijven via een draagvlakmeting of er betaald parkeren wordt ingevoerd. Wanneer het gaat om een wijk- of gebiedsoverstijgend belang, en betaald parkeren als doel heeft om de hoeveelheid autoverkeer in de stad te stabiliseren, of het gebruik van een nabijgelegen transferium te bevorderen, houden we geen draagvlakmeting, maar beslist de buurt wel mee over de precieze invulling van betaald parkeren. Daarmee past dit voorstel binnen de kaders van de Parkeervisie.
1.2	<u>Met de voorgestelde aanpak in 3 blokken wordt parkeeroverlast door het waterbedeffect verminderd.</u> Aan de basis van de indeling in blokken ligt de (verwachte) parkeerdruk. Het eerste blok grenst aan gebieden waar al betaald parkeren is en/of waar de parkeerdruk hoog is. Door het waterbedeffect verwachten wij dat de parkeerdruk en/of overlast steeds verschuift naar (aangrenzende) gebieden waar parkeren nog gratis is. Door daar tijdig betaald parkeren in te voeren voorkomen we eventuele parkeeroverlast.

1.3	<u>Het heffen van parkeerbelasting in de hele stad draagt bij aan de bereikbaarheid van stad en regio.</u> Betaald parkeren is een van de knoppen in het mobiliteitsbeleid van stad en regio om te komen tot een duurzaam mobiliteitssysteem. Zonder betaald parkeren zou het autobezit in Utrecht veel hoger zijn. 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 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.
1.4	<u>Door het heffen van parkeerbelasting ontstaat er ruimte voor andere functies in de openbare ruimte.</u> De openbare ruimte is schaars en omdat Utrecht groeit is er meer ruimte nodig voor andere functies zoals groen, verblijven, spelen, fietsparkeren en deelmobiliteit. Met betaald parkeren ontstaat hiervoor meer ruimte.
1.5	<u>Het proces voor de prioritering van gebieden is flexibel, waardoor de gemeente kan inspelen op actuele ontwikkelingen.</u> Jaarlijks kijken we of de prioritering nog past bij actuele ontwikkelingen zoals parkeeroverlast en gebiedsontwikkelingen. Als dat nodig blijkt, kunnen we de volgorde van de gebieden nog aanpassen.
1.6	<u>De aanpak invoeren betaald parkeren houdt rekening met bouwontwikkelingen.</u> "Bouwontwikkelingen" is één van de criteria in het afwegingskader voor prioritering van de gebieden. Gebieden waar (grote) bouwontwikkelingen plaatsvinden willen we aan de voorkant inplannen voor invoeren betaald parkeren. Het gaat er bij deze gebieden om dat betaald parkeren is ingevoerd, voordat de eerste woningen worden opgeleverd. Zo worden er in lijn met het mobiliteitsbeleid niet teveel parkeerplaatsen gebouwd en voorkomen we dat er teveel parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden aangelegd. Dan weten ook toekomstige bewoners waar ze aan toe zijn.
1.7	<u>Door nu als basis te kiezen voor korte venstertijden voorkomt de gemeente negatieve effecten voor bv mantelzorgers, oppas opa's en oma's, winkels etc en maakt de gemeente de overstap naar betaald parkeren makkelijker.</u> Voor rustige wijken is een venstertijd van 6 uur – 11 uur de basis. Door nu korte venstertijden te hanteren voorkomen we negatieve effecten voor bijvoorbeeld mantelzorgers, oppasopa's en -oma's, of winkels en sportvoorzieningen. En het geeft de gemeente de ruimte om alternatieven voor de auto (fiets- en loopvoorzieningen, openbaar vervoer en deelmobiliteit) te verbeteren. Mocht zich toch parkeeroverlast voordoen na 11 uur, dan kunnen de venstertijden alsnog worden uitgebreid. Voor wijken met meerdere functies is een korte venstertijd niet voldoende om parkeeroverlast te voorkomen. Daar kiezen we voor een langere venstertijd. Wij houden daarbij rekening met de huidige set venstertijden, om het aantal regimes te beperken. Als alternatieven op orde zijn, dan kunnen venstertijden worden uitgebreid naar de hele dag.
1.8	<u>Met het laten meewegen van alternatieven voor de auto vanaf de prioritering in blok 2 komt de gemeente tegemoet aan enkele zorgen van bewoners en bedrijven in de stad.</u> In veel inspraakreacties staat dat alternatieven voor de auto vaak ontbreken. Daarbij ligt de focus vooral bij het openbaar vervoer. We willen, tegelijk met het invoeren van betaald parkeren in een gebied, deelmobiliteit en fietsvoorzieningen toevoegen, bijvoorbeeld deelauto's, deelbakfietsen en fietsenklemmen. Voor de lange termijn werken wij samen met de regio aan een schaa sprong van het openbaar vervoer. Deze dragen alle bij aan de

	bereikbaarheid van een gebied. We bekijken hoe we de aanwezigheid van zulke alternatieven voor de auto kunnen laten meewegen in de prioritering van gebieden in blok 2 en blok 3 met bijvoorbeeld een “bereikbaarheidstoets”.
1.9	<u>Met het afwegingskader voor prioritering van gebieden binnen blokken is voor belanghebbenden duidelijk waarom een volgorde wordt voorgesteld en wanneer zij (ongeveer) aan de beurt zijn.</u> De afweging voor de volgorde van gebieden binnen een blok gebeurt met meetbare criteria en een ‘expert judgement’ als dat nodig is. Daardoor wordt de prioritering transparant voor belanghebbenden. In de prioritering van gebieden in blok 1 zijn bijvoorbeeld de parkeerdruk en het aantal meldingen opgenomen, naast andere overwegingen.
1.10	<u>De prioritering in blok 1 houdt rekening met de uitkomst van de inspraak/consultatie.</u> Uit de consultatie komt duidelijk naar voren dat bewoners van Voordorp in het gebied waar nog geen betaald parkeren is graag zien dat zo snel mogelijk betaald parkeren wordt ingevoerd. In dit gebied bestaat al overlast en bewoners zijn bezorgd dat dit groter wordt wanneer bij de sportvelden bij de Voorveldselaan betaald parkeren wordt ingevoerd. We hebben daarom deelgebied 3 van Voordorp vooraan in de prioritering gezet.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	<u>Het merendeel van de inspraakreacties toont zich tegen invoeren van betaald parkeren omdat er geen sprake is van parkeeroverlast.</u> De meeste mensen die tegen betaald parkeren zijn, geven aan dat waar zij wonen het niet nodig is omdat er geen sprake is van parkeeroverlast. Betaald parkeren in het centrum is logisch en acceptabel, daarbuiten is dat niet, vinden veel insprekers. Parkeeroverlast ontstaat onder meer door het waterbedeffect. Wij willen met onze aanpak dit effect zoveel mogelijk voorkomen door van tevoren grotere gebieden te kiezen met logische grenzen. Daarnaast is betaald parkeren één van de knoppen in het mobiliteitsbeleid en draagt bij aan de zogenaamde mobiliteitstransitie van het gebruik van de auto naar lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Parkeerregulering draagt ook bij aan verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. Deze publieke belangen vinden wij belangrijk.
1.2	<u>Uit de inspraakreacties blijkt dat er zorg is voor huishoudens met een laag inkomen, ouderen en het vinden van personeel voor een aantal vitale beroepen.</u> Er is veel zorg over de toenemende lasten met name voor de huishoudens met lage inkomsten, ouderen, zorg en het vinden van personeel voor de cruciale beroepen. Voor de huishoudens met de laagste inkomens werken we aan een regeling die tegemoet komt aan kosten voor mobiliteit. Met een venstertijd tussen 6 en 11 uur op werkdagen, gecombineerd met de al bestaande korting voor o.a. mantel- en thuiszorg, voorkomen we veel negatieve effecten van betaald parkeren.
1.3	<u>Door de implementatie van het nieuwe vergunningensysteem kan de planning van Blok 1 onder druk komen te staan.</u> Voor een aantal gebieden heeft de raad al besloten om daar betaald parkeren in te voeren. Zo zijn voor de Rivierenwijk en de sportvelden bij Voordorp moties aangenomen om daar dit jaar betaald parkeren in te voeren. Daarnaast is al besloten over betaald parkeren bij Merwedekanaalzone en over de Cartesiusdriehoek. Bij de besluitvorming over het parkeerregime van de Meerwedekanaalzone deelgebied 5 en omgeving is besloten om in Rivierenwijk, Transwijk- noord, Transwijk-zuid, Bedrijfsgebied Kanaleneiland zuid (Woonboulevard en deelgebied 6 Merwedekanaalzone) en een deel van Kanaleneiland-zuid, betaald parkeren in te voeren voordat de eerste woningen van deelgebied 5 worden opgeleverd. Daarbij is het doel dat uitwijkgedrag van parkeerders met bestemming Merwede wordt voorkomen. Bij besluitvorming over de Cartesiusdriehoek is besloten om naast het betreffende plangebied betaald parkeren in te voeren voor het Werkspoorkwartier en de Schepenbuurt. Betaald parkeren wordt in deze gebieden zoveel als mogelijk nog in 2023 ingevoerd. We zijn daarnaast

	bezig met de implementatie van een nieuw vergunningensysteem. Hierdoor is het mogelijk dat niet in alle bovengenoemde gebieden in 2023 betaald parkeren kan worden ingevoerd. Dan kan de planning van Blok 1 gaan schuiven.

Financiën

Dit voorstel zal leiden tot zowel hogere parkeerbatens als -lasten. De netto-opbrengst van de parkeerbelasting (na aftrek van de kosten invoeren betaald parkeren en de inkomstenderving uit het opheffen van parkeerplekken) is beschikbaar voor ruimtelijke investeringen. De parkeeropbrengsten zijn geraamd met behulp van een regressiemodel. Deze raming wordt elk jaar opnieuw uitgevoerd met actuele data en inzichten. De uitkomsten worden vervolgens jaarlijks verwerkt in de VJN/het MPR door de parkeereexploitatie te actualiseren en de beschikbare middelen voor ruimtelijke investeringen bij te stellen.

Vervolg

Na besluitvorming in de raad worden voorbereidingen getroffen voor het invoeren van betaald parkeren in de verschillende gebieden in blok 1. Daarnaast werken we aan een wijze om het criterium over Alternatieven op orde te laten meewegen in de prioritering van gebieden in de blokken 2 en 3.

Participatie

Op advies van het participatienetwerk van de gemeente Utrecht hebben we gekozen voor een inspraak/consultatietraject, omdat de beïnvloedingsruimte klein is. We hebben een webinar en vier inloopbijeenkomsten georganiseerd om de aanpak toe te lichten voor belangstellenden. In totaal hebben zijn circa 1.350 individuele reacties ingestuurd. Daarnaast hebben we reacties ontvangen van de Politie, de WMO-cliëntenraad, de zorg, U10 (omliggende gemeenten), en ondernemersverenigingen, sportclubs. In de reactienota zijn alle reacties van een antwoord voorzien. Zij ontvangen allen de reactienota en op de brieven volgt een antwoordbrief.

Communicatie

Bij het invoeren van betaald parkeren in de verschillende gebieden worden bewoners geïnformeerd over wanneer betaald parkeren wordt ingevoerd, wat dit betekent voor de bewoners, welke parkeervergunningen er zijn, hoe een parkeervergunning kan worden aangevraagd, de bezoekersregeling etc.

(Niet)Referendabel

Dit raadsvoorstel is niet referendabel omdat dit onder de uitzonderingsgrond van de referendumverordening valt over het invoeren, wijzigen of afschaffen van gemeentelijke tarieven of belastingen. (artikel 1:2 lid 2 onder e van de Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

- Besluit tot wijziging Verordening parkeerbelastingen

Bijlagen informatief

- Reactienota invoeren betaald parkeren stadsbreed
- Inspraakreacties van lokale overheden en diverse organisaties en groepen en antwoordbrieven
- Juridisch advies AKD mbt art 225 van de Gemeentewet