

# CONCEPT

## Uitvoeringsprogramma Invoeren betaald Parkeren 2025 - 2028



September 2025

## Inhoud

Uitvoeringsprogramma Invoeren betaald Parkeren 2025 - 2028.....	1
A Samenvatting.....	3
Introductie.....	3
Resultaten .....	3
B Uitvoering invoeren betaald parkeren.....	4
Vorbereiding .....	4
Communicatie .....	5
Tijden betaald parkeren.....	7
Vastleggen grenzen gebied.....	9
Uitgifte parkeervergunningen .....	9
Parkeerautomaten en borden.....	10
Handhaving .....	11
Evaluatie.....	11
C Monitoren, sturen en verantwoorden.....	12
Monitoring.....	12
Risico's .....	15
Financiën.....	15
Voortgang en verantwoording .....	16
D Bijlagen.....	18
Bijlage 1 Volgorde van invoeren.....	18
Indeling in blokken.....	18
Bijlage 2 Proces IBP.....	23
Colofon.....	24

# A Samenvatting

## Introductie

Dit uitvoeringsprogramma Invoering betaald parkeren is het plan van aanpak ter uitvoering van het raadsbesluit om in de hele stad parkeerbelasting te heffen. We gaan tot en met 2034 in de hele stad betaald parkeren invoeren. Zo zorgen we dat onze groeiende stad een aantrekkelijke en bereikbare plek blijft voor bewoners, ondernemers en bezoekers. We beschrijven in het uitvoeringsprogramma hoe we de voorbereiding, uitvoering en monitoring van het invoeren van betaald parkeren in de hele stad aanpakken.

Naast de werkwijze bij invoering is in bijlage 1 informatie opgenomen over de volgorde voor de invoering van betaald parkeren en hoe we die volgorde bepalen, conform het raadsvoorstel om in de hele stad parkeerbelasting te heffen. In bijlage 2 zetten we de stappen in het proces voor invoeren op een rij. In dit programma wordt ook verwezen naar de Bereikbaarheidsanalyse en het Meetplan voor monitoring. Deze documenten zijn ter informatie bijgevoegd.

Voor de volledigheid en begrijpelijkheid bevat dit uitvoeringsprogramma ook beleidsmatige uitgangspunten voor het invoeren van betaald parkeren. De documenten waarin het parkeerbeleid is vastgelegd, de Parkeervisie en bijbehorende modules, zijn vastgesteld voordat de standaard Sturen en Verantwoorden is vastgesteld. Deze voldoen dus nog niet aan de standaard. Bij de update van de Parkeervisie passen we ook dit uitvoeringsprogramma aan zodat beiden voldoen aan de standaard. Dit doen we uiterlijk in 2028. Ook werken we het uitvoeringsprogramma dan zo bij dat de looptijd verlengd wordt tot en met 2030.

## Resultaten

Ons parkeerbeleid staat in de [Parkeervisie](#). De doelen hierin zijn:

- Bereikbaarheid van en binnen de stad behouden
- Kwaliteitsslag openbare ruimte
- Stimuleren gezonde en duurzame vormen van mobiliteit
- Rechtvaardige verdeling van de schaarse parkeerruimte.

De openbare ruimte in onze stad is schaars, geparkeerde auto's nemen veel ruimte in en we vinden het dan ook redelijk dat in dit geval geldt '*De gebruiker betaalt*'. Met betaald parkeren kunnen we sturen op het aantal auto's dat in de openbare ruimte parkeert. In een groot deel van Utrecht moeten automobilisten al betalen voor het parkeren. De komende jaren voeren we stapsgewijs betaald parkeren in in het deel van de stad waar parkeren nog gratis is.

# B Uitvoering invoeren betaald parkeren

We starten de voorbereidingen voor het invoeren van betaald parkeren in de gebieden die voor het eerstvolgende invoermoment op de jaarplanning staan ongeveer een jaar voor de invoerdatum. Hoe de volgorde voor de invoering van betaald parkeren en daarmee de jaarplanning tot stand komt, staat in bijlage 1; Volgorde van invoeren. We werken met twee vaste invoermomenten in het voorjaar en het najaar. Bij onvoorziene omstandigheden kunnen we hiervan afwijken.

## Vorbereiding

Bij de start van de voorbereidingen voor het invoeren van betaald parkeren in een bepaald gebied brengen we als eerste de volgende informatie in kaart:

- Aantal woon- en bedrijfsadressen
- Aantal openbare parkeerplaatsen
- Autobezit
- Eigen en/of gemeenschappelijke parkeermogelijkheden
- Problemen vanwege foutparkeren (indien van toepassing)
- Bijzondere functies

Deze gegevens gebruiken we in het vervolg van het proces voor de communicatie en het bepalen van vergunningenquota en eventuele uitsluitingen van vergunningen (zie Uitgifte vergunningen).

Wanneer	Wat
12-10 maanden voor invoerdatum	Start project per gebied Overleg met ambtenaren werkzaam voor/in gebied
10-3 maanden voor invoerdatum	Inventarisatie gebied Bepalen rayongrenzen
7-3 maanden voor invoerdatum	Informeren stakeholders Gesprekken met stakeholders

## Bijzondere functies en doelgroepen

We brengen per gebied in kaart welke bijzondere functies er zijn. Het gaat bijvoorbeeld om:

- scholen
- locaties hulpdiensten (politiebureaus, ziekenhuizen e.d.)
- winkelcentra
- zorgcentra
- religieuze instellingen
- sportcomplexen
- bedrijventerreinen

We leggen vroegtijdig contact met vertegenwoordigers van deze bedrijven of organisaties en gaan in gesprek over wat betaald parkeren voor hen betekent. We geven informatie over mogelijkheden en denken mee over passende oplossingen. Bewoners en ondernemers kunnen, als er voldoende ruimte is in het gebied, eenmalig in aanmerking komen voor extra parkeervergunningen. Betaald parkeren is

een vorm van belasting dus hier mogen we geen onderscheid maken. Daarom is er ten aanzien van de voorwaarden voor het krijgen van een vergunning en de kosten daarvan geen maatwerk mogelijk. Wel gaan we graag in gesprek over de mogelijkheden ten aanzien van parkeren op afstand, deelfervoer, fietsvoorzieningen en de inrichting van de openbare ruimte. We kunnen winkeliers en bedrijven bijvoorbeeld tegemoetkomen door het instellen van een winkeltijdenregime of de aanleg van (extra) laad- en losplekken. In straten met een winkeltijdenregime is het niet toegestaan om tijdens winkeluren met een parkeervergunning te parkeren. Zo blijft er meer ruimte over voor klanten die met de auto komen.

## Andere mogelijkheden voor reizen

Voor het invoeren van betaald parkeren kijken we naar de aanwezigheid van andere opties voor het eigen autobezit en andere mogelijkheden om te reizen. We brengen in beeld hoe de wijken liggen ten opzichte van openbaar vervoer haltes, het fietsnetwerk en of er voldoende fietsparkeren en deelfervoer is op loopafstand. Op basis van deze analyse kijken we welke projecten in het gebied uitgevoerd kunnen worden die de openbare ruimte verbeteren en duurzame mobiliteit bevorderen. Denk daarbij aan de aanleg of verbetering van een doorfietsroute door het gebied, het toevoegen van fietsparkeerplaatsen en de verbetering van de loop- of fietsroute er naartoe. Maar ook eventueel het laten (bij)plaatsen van deelfervoer. Deze aanpak heeft twee doelen: we willen alternatieven (lopen, fiets, openbaar vervoer of deelfervoer) bieden voor het eigen autobezit en autogebruik en deze alternatieven bekend maken bij de bewoners van de wijk waar betaald parkeren wordt ingevoerd (stimuleren).

## Communicatie

We vinden het belangrijk om met de bewoners en ondernemers helder te communiceren over de invoering van betaald parkeren. We leggen uit waarom we dit doen en wat dit voor hen betekent. We gaan zorgvuldig te werk als we de bewoners en ondernemers in een gebied informeren over de planning en invoering van betaald parkeren. We nemen de tijd om vragen te beantwoorden en (waar mogelijk) zorgen over parkeren weg te nemen.

Bewoners en ondernemers kunnen op onze website lezen in welk blok hun wijk of buurt is ingedeeld en in welke periode zij dus aan de beurt zijn voor betaald parkeren. We plaatsen jaarlijks een nieuwe planning voor de volgorde binnen het lopende blok op [utrecht.nl](http://utrecht.nl) en in de gemeentelijke nieuwsbrief. Hierin staat voor het aankomende jaar benoemd wanneer we in welke gebieden betaald parkeren gaan invoeren. We kondigen in alle gebieden ongeveer een half jaar van tevoren met een wijkbericht aan per welke datum betaald parkeren wordt ingevoerd.

Wanneer	Wat
7-3 maanden voor invoerdatum	Informeren stakeholders Gesprekken met stakeholders
6-5 maanden voor invoerdatum	1 <sup>e</sup> wijkbericht (aankondiging) Informatie per gebied op <a href="http://utrecht.nl">utrecht.nl</a>
4-3 maanden voor invoerdatum	2 <sup>e</sup> wijkbericht (uitnodiging inloopbijeenkomst)

	Eventueel aanwezig in buurt voor vragen.
3-2 maanden voor invoerdatum	Inloopbijeenkomst per gebied
2 maanden - 6 weken voor invoerdatum	3 <sup>e</sup> wijkbericht (informatie aanvragen vergunning)
1 maand – 2 weken voor invoerdatum	Plaatsen aankondigingsborden
1 maand - invoerdatum	Aanwezig in de buurt voor hulp bij aanvragen vergunningen

## Standaard communicatie aangevuld met buurtgerichte aanpak

Onze communicatie is gericht op het goed informeren van bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden in het gebied. Elk gebied informeren we met standaard communicatiemiddelen, aangevuld met een buurtgerichte aanpak. Bij het bepalen wat er nodig is voor een gebied werken we samen met ambtenaren met kennis van het gebied. Mede op welke manier we belanghebbenden informeren over betaald parkeren. Ons uitgangspunt hierbij is dat we iedereen de gelegenheid willen bieden om vragen te stellen of eventuele zorgen te uiten.

Dit betekent dat we niet alleen informatie verspreiden via wijkberichten en onze website, maar dat we ook actief de wijk in gaan om aan bewoners, ondernemers en (maatschappelijke) organisaties toe te lichten wat betaald parkeren voor hen betekent. Naast algemene inloopbijeenkomsten (in de buurt en/of digitaal) bieden we ook 'informatie op maat' aan, bijvoorbeeld via een (online) spreekuur of op aanvraag bij bijeenkomsten van derden zoals buurtcomités.

## Dienstverlening

Voor bewoners en ondernemers die daar behoefte aan hebben, organiseren we een bijeenkomst waar zij hulp kunnen krijgen bij het aanvragen van vergunningen en kortingsregelingen. Deze hulp bij aanvragen bieden we daarnaast ook op locatie in de buurt aan. Medewerkers van parkeren zijn dan op meerdere dagdelen aanwezig op (bijvoorbeeld) het wijkbureau. Bewoners kunnen ook terecht bij bibliotheek. Na invoering kunnen we belanghebbenden op individueel niveau helpen met de aanvraag van een parkeervergunning en/of andere parkeervoorzieningen.

Standaard communicatie	Opties aanvullende communicatie per gebied
Drie wijkberichten: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aankondiging</li> <li>• Uitnodiging inloopmoment</li> <li>• Aanvragen vergunning</li> </ul>	Flyer en poster met basisinformatie voor belanghebbenden en sleutelpersonen zoals woningcorporaties, kerken/moskeeën, zorgverleners etc.

<b>Online</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Projectpagina per gebied</li> <li>• Informatie op wijkpagina</li> <li>• Bericht digitale nieuwsbrief gemeente per wijk</li> </ul>	<b>Inzetten communicatiemiddelen buurt;</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Webpagina's</li> <li>• Buurkranten</li> <li>• Appgroepen</li> <li>• Groepen op sociale media (zoals Facebook)</li> </ul>
<b>Direct contact met belanghebbenden (mail, telefoon of fysiek overleg)</b>	<b>Actief informeren belanghebbenden en contactpersonen via wijkadviseurs</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inloopmoment in de wijk (bijeenkomst of aanwezig in de buurt/op het wijkbureau)</li> <li>• In de buurt aanwezig voor hulp bij aanvragen</li> </ul>	<b>Eerder en/of vaker in de buurt of op locatie aanwezig voor vragen en ondersteuning.</b>
<b>Informatie (Vraag&amp;Antwoord) voor Klantcontactcentrum, wijkbureau, bestuurscommunicatie.</b>	<b>Specifieke informatie zoals kortingsregelingen en hulp bij aanvragen hiervan onder de aandacht brengen van 'betrokken ambtenaren en belanghebbenden.</b>

## Tijden betaald parkeren

De dagen en tijden waarop voor parkeren betaald moet worden, noemen we de venstertijden. Vooral voor bezoekers (van bewoners, bedrijven, winkels en andere voorzieningen) maakt het veel uit of de hele dag (en avond) betaald parkeren geldt of alleen een dagdeel. Bewoners en ondernemers die een parkeervergunning hebben, betalen daarvoor een vast bedrag en zijn dus niet meer geld kwijt bij langere venstertijden.

### Huidige situatie

Utrecht is ingedeeld in parkeerzones: A1, A2 en BC. De twee A-zones hebben elk eigen venstertijden, die in de hele zone gelijk zijn. In BC-gebieden is op dit moment een mix aan venstertijden, maar komen de twee hieronder genoemde venstertijden het meest voor.

Zone	Venstertijden
A1	ma t/m za 07.00 – 01.00 uur en zo 12.00 – 18.00 uur
A2	ma t/m za 09.00 – 23.00 uur
BC (lang)	ma t/m za 09.00 – 21.00 uur
BC (kort)	ma t/m vrij 06.00 – 11.00 uur

## Venstertijden nieuwe gebieden

De venstertijd van 06.00 uur – 11.00 uur op maandag tot en met vrijdag is de basis voor nieuwe gebieden. Deze basisvenstertijd maakt de stap naar betaald parkeren minder groot. De tijden zijn bewezen effectief om onwenselijke effecten (zoals het parkeren door forensen of bewoners uit andere delen van de stad in woonbuurten) tegen te gaan. Tegelijkertijd blijft een groot deel van de doordeweekse dag en het weekend het parkeren gratis, zodat bijvoorbeeld mantelzorgers, oppasopa's en -oma's of winkels en sportvoorzieningen beperkt te maken krijgen met betaald parkeren.

## Andere venstertijden bij invoeren

Voor sommige gebieden kan er aanleiding zijn om af te wijken van de standaardtijd en bij invoering van betaald parkeren direct voor langere venstertijden te kiezen. Redenen om dit te doen zijn:

- De raad heeft hier al eerder toe besloten.
- Er zijn veel voorzieningen in een gebied die (ook) 's middags, 's avonds en/of in het weekend verkeer aantrekken.
- De aansluiting bij een bestaand parkeerrayon waar langere tijden gelden is het meest logisch.
- Om te voorkomen dat er een eilandje ontstaat in een gebied met langere venstertijden.
- Bouwontwikkelingen in een naastgelegen gebied dit noodzakelijk maken (voorkomen parkeeroverlast).

Wanneer één (of meerdere) van deze redenen aanwezig zijn in een gebied, dan leggen we een voorstel voor een aangepaste venstertijd met onderbouwing ter instemming voor aan de raad.

## Wijziging venstertijden in betaald parkeergebied

Als in een gebied overlast van parkeren ontstaat op momenten dat parkeren gratis is, dan kan dat aanleiding zijn om de venstertijden uit te breiden. Hiervoor onderzoeken we eerst waar de parkeerdruk vandaan komt. Als de parkeeroverlast een gevolg is van overloop uit een aangrenzend gebied, of ontstaat door bezoekers van voorzieningen in de omgeving, dan kunnen wij de venstertijden in het gebied uitbreiden. Om de venstertijden te kunnen aanpassen moet aan twee voorwaarden zijn voldaan:

- We krijgen signalen uit het gebied over parkeerdruk en/of parkeergedrag dat leidt tot onveilige situaties
- In de middag en/of avond is de gemiddelde parkeerdruk in het rayon hoog (80% of hoger)

Als aan deze voorwaarden is voldaan, onderzoeken we de oorza(a)k(en). Daarbij kijken we naar waar signalen vandaan komen. Zijn deze verspreid over het parkeerrayon of beperkt tot een enkele straat/straten. Als er structureel overloop is vanuit een gebied met langere venstertijden, dan kan dat aanleiding zijn naar de tijden te kijken. Is de overlast/drukke incidenteel (door evenement, bezoek kerk/moskee, etc.) of in enkele straten, dan is dat niet direct aanleiding voor het wijzigen van de tijden. Mogelijk zijn er andere maatregelen die bij kunnen dragen aan het tegengaan van overlast, zoals verkeersmaatregelen of (extra) handhaving. Wanneer uit ons onderzoek blijkt dat het aanpassen van de venstertijden in een gebied noodzakelijk is om overlast tegen te gaan, dan leggen we dit ook met onderbouwing ter instemming voor aan de raad.

## Blauwe zones

Bij het invoeren van betaald parkeren heffen we de (enkele) nog bestaande blauwe zones in de stad op. Een blauwe zone gaat namelijk niet samen met betaald parkeren. In een blauwe zone kan weliswaar niet onbeperkt worden geparkeerd, maar is het parkeren wel gratis. Een parkeerduurbeperking (blauwe zone) heeft ook meer nadelen dan voordelen. Als parkeerders bijvoorbeeld ergens

maximaal twee uur gratis mogen parkeren, is er meer doorloop van auto's en neemt de drukte van verkeer toe. Dat vinden we niet wenselijk.

## Venstertijden voor winkelgebieden

In sommige winkelstraten wordt overdag langdurig geparkeerd door bewoners en ondernemers uit de buurt of door bedrijven die in de omgeving werkzaamheden uitvoeren. Hierdoor blijft weinig ruimte over voor winkelbezoek dat met de auto komt. Een oplossing die we nu al toepassen in een aantal winkelstraten is de beperking van de geldigheid van parkeervergunningen tijdens openingstijden. Parkeervergunninghouders moeten overdag, als de winkels open zijn, ergens anders in het parkeerrayon een plek zoeken. Voor kortparkeerders zijn er op dit moment geen beperkingen.

Ook experimenteren we met manieren om het minder aantrekkelijk te maken om langer dan een paar uur in een winkelstraat te parkeren. Dit kunnen we bijvoorbeeld doen door in bepaalde gebieden via parkeerautomaat en -app niet langer een dagkaart voor parkeren beschikbaar te stellen.

## Vastleggen grenzen gebied

De grenzen van nieuw ingevoerde of uitgebreide parkeergebieden, de venstertijden, rayonnummers en eventuele locaties voor een winkeltijdenregime leggen we vast in het '[Aanwijzingsbesluit parkeerapparatuurplaatsen](#)'. We houden zoveel mogelijk de buurtgrenzen aan. Het aanwijzingsbesluit is een collegebevoegdheid. Dit besluit publiceren we ongeveer twee maanden voor de invoerdatum.

Wanneer	Wat
2-1 maanden voor invoerdatum	Aanwijzingsbesluit gepubliceerd

## Uitgifte parkeervergunningen

De basis voor de uitgifte van parkeerproducten ligt in de [Parkeerplaatsenverordening](#) en de voorwaarden zijn vastgelegd in de [Nadere regel uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen](#).

Wanneer	Wat
6-2 maanden voor invoerdatum	Vorbereidingen inrichten systemen voor vergunninguitgifte en handhaving
1 maand voor invoerdatum	Start uitgifte vergunningen
1 maand – 2 weken voor invoerdatum	Aanwezig in de buurt voor hulp bij aanvragen vergunningen

## **Uitgiftequota**

In de Nadere regel staat ook wat de werkwijze van de uitgifte van vergunningen is bij invoering van betaald parkeren en hoe we het maximaal aantal parkeervergunningen per gebied (parkeerrayon) bepalen. Er zijn maximale aantallen voor bewoners, zakelijke vergunningen en deelauto-organisaties. Verschillende vergunninghouders parkeren op verschillende tijden in een parkeerrayon. Bewoners parkeren in de avond en nacht, maar zijn overdag vaak met de auto weg (die ergens anders geparkeerd wordt). De parkeerplaatsen zijn dan vaak beschikbaar voor bijvoorbeeld kantoorpersoneel, winkelbezoekers en bezoek aan bewoners. Op deze manier kunnen we rekening houden met de maximum aantallen voor de uitgifte van vergunningen. Door het aantal actieve parkeervergunningen te begrenzen, zorgen we ervoor dat bewoners die een parkeervergunning hebben ook een goede kans hebben om in de buurt van hun woning een parkeerplaats te vinden.

## **Extra parkeervergunningen (overgangsregeling)**

Bij het invoeren van betaald parkeren bieden we eenmalig de mogelijkheid om extra parkeervergunningen aan te vragen. We faciliteren met deze overgangsregeling het bestaande autobezit van bewoners en ondernemers. Deze extra vergunningen kunnen alleen worden toegekend als daarvoor voldoende ruimte is op straat. Bewoners kunnen (per adres) maximaal twee vergunningen extra aanvragen, boven op het aantal waar ze normaal gesproken recht op hebben. Bedrijven kunnen maximaal zes vergunningen extra aanvragen. In de 'Nadere regel uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen' staat wanneer we deze overgangsregeling wel of niet toepassen en aan welke voorwaarden aanvragers moeten voldoen om extra parkeervergunningen aan te kunnen vragen. Bewoners en ondernemers kunnen een extra parkeervergunning aanvragen vanaf een maand voor de datum van het invoeren van betaald parkeren tot aan de datum van invoeren.

## **Geen parkeervergunningen bij bouwontwikkelingen**

Bij bouwontwikkelingen is het uitgangspunt dat de extra parkeerbehoefte niet mag worden afgewenteld op de openbare ruimte. Gebruikers komen daardoor in principe niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Onder bouwontwikkelingen verstaan we naast nieuwbouw van panden (inclusief locaties waar na sloop nieuw gebouwd wordt), maar ook panden waar de functie van wijzigt. In het laatste geval gaat het bijvoorbeeld om bedrijfspanden waar woningen worden gerealiseerd (of andersom). Adressen in ontwikkelingen waarvoor na 1 april 2019 een omgevingsvergunning is verstrekt, krijgen geen vergunning, tenzij voor specifieke adressen (een deel van) de parkeereis voor bewoners in de openbare ruimte is voldaan. Dit is vastgelegd in de [Nadere regel uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen](#).

In de toekomst willen we in gebieden waar (vrijwel) geen parkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn of het parkeren voor bezoekers op eigen terrein is opgelost, adressen ook uitsluiten van de parkeerkorting voor bezoekers van bewoners. Het aanvragen van korting voor thuis, mantel of kraamzorg blijft wel mogelijk als er in het gebied parkeerplekken in de openbare ruimte zijn.

## **Parkeerautomaten en borden**

<b>Wanneer</b>	<b>Wat</b>
Ongeveer 1 maand voor invoerdatum	Plaatsen attentieborden bij invalswegen
Vanaf 2 weken voor invoerdatum	Plaatsen automaten en bebording betaald parkeren

Voor het aantal en de locatie van de te plaatsen parkeerautomaten en de bij betaald parkeren benodigde bebording gebruiken we richtlijnen en criteria. We kijken bij het plaatsen van een automaat bijvoorbeeld naar loopafstanden, een goede verdeling van automaten, goed in het zicht en of er voldoende ruimte rondom een automaat. Ongeveer 1 maand voor de invoerdatum plaatsen we gele attentieborden bij de invalswegen van een gebied waar het parkeren betaald wordt. Zo zijn ook de bezoekers en forenzen op de hoogte die we niet bereikt hebben met onze overige communicatie.

## Handhaving

Wanneer	Wat
Vanaf invoerdatum	Start handhaving

De handhaving op betaald parkeren start vanaf de datum van invoering. Handhaving gebeurt met behulp van scanauto's die binnen de tijden waarop betaald parkeren geldt, regelmatig in betaald parkeren gebieden rondrijden. Wanneer geen parkeergeld is betaald volgt een boete (naheffing). Handhaving controleert ook op foutparkeren.

## Evaluatie

Naast het monitoren (zie deel C) van het aantal betaalde parkeerplaatsen en de effecten van het invoeren van betaald parkeren, evalueren we na elk invoermoment ook onze werkwijze, proces en communicatie. Waar nodig of wenselijk doen we aanpassingen. Als input voor de evaluatie gebruiken we in ieder geval de ervaring en feedback van collega's die direct of indirect zijn betrokken bij invoeren betaald parkeren. Daarnaast nemen we de reacties en opmerkingen van bewoners en ondernemers mee en bevragen we hen actief over hun ervaringen.

# C Monitoren, sturen en verantwoorden

## Monitoring

De ambitie van stadsbrede invoering is dat 100% van de openbare parkeerplaatsen op straat betaald is in het jaar 2034. Het deel van het parkeerareaal openbare parkeerplaatsen waar betaald moet worden voor parkeren groeit jaarlijks. Aan de hand van het percentage van de betaalde plaatsen op het totale areaal openbare parkeerplaatsen volgen we de voortgang van het invoeren van betaald parkeren. Voor de doelen in de monitor gaan uit van een gelijke toename per jaar, wat neerkomt op een toename van gemiddeld 6,25 procentpunt per jaar. Omdat het aantal openbare parkeerplaatsen per gebied sterk verschilt, zal de toename van het percentage betaald parkeren areaal ook variëren.

Daarnaast monitoren we wat de effecten zijn van het invoeren van betaald parkeren. De openbare ruimte in onze stad is schaars, geparkeerde auto's nemen veel ruimte in en we vinden het dan ook redelijk dat in dit geval geldt *'de gebruiker betaalt'*. Bovendien gaan we met betaald parkeren de overlast van geparkeerde auto's tegen en stimuleren we duurzame(re), andere opties voor de (eigen) auto. We streven ernaar het aantal auto's niet te laten toenemen ondanks de groei van de stad en daarmee naar een positief effect op de kwaliteit van de openbare ruimte en de bereikbaarheid van de stad. We gaan meten of het verder uitbreiden van betaald parkeren bijdraagt aan de doelstellingen: een betere verdeling van de schaarse openbare ruimte en het stimuleren van duurzame(re), andere opties voor de (eigen) auto. De resultaten gebruiken we om de raad te adviseren over eventuele aanpassingen aan het stadsbreed invoeren van betaald parkeren als realisatie van de doelen achterblijft.

## Effecten

We gebruiken bestaande bronnen. Deze cijfers geven geen inzicht in beweegredenen van bewoners en ondernemers om wel of niet te kiezen voor alternatieven voor de auto, en in de ervaringen over parkeeroverlast en de kwaliteit van de openbare ruimte. Ook laat dit op het niveau van de afzonderlijke gebieden niet zien of het aantal auto's dat er rijdt afneemt en het aantal fietsers toeneemt na invoeren van betaald parkeren.

Het is daarbij belangrijk om te benadrukken dat een deel van de effecten naar verwachting pas op langere termijn op zal treden. Zo ontstaat er niet direct ruimte en bewoners zullen misschien niet meteen hun auto verkopen en meer lopen, fietsen of reizen met het openbaar vervoer. Bij het meten van de effecten houden we hier rekening mee. We meten effecten na een paar maanden en waar nodig herhalen we dit een jaar later.

Ook zijn er andere maatregelen en ontwikkelingen die invloed hebben op de mobiliteit en het parkeergedrag waardoor de gemeten effecten niet altijd één op één gerelateerd kunnen worden aan het invoeren van betaald parkeren. Zo worden het autobezit en het autogebruik door veel factoren beïnvloed waardoor de exacte invloed van de invoering van betaald parkeren niet te meten is. Bij de analyse van de resultaten en de interpretatie van de gemeten effecten houden we hier rekening mee.

Een deel van de effecten volgen we al op gemeenteniveau in de Monitor Mobiliteitsplan. In aanvulling hierop brengen we met extra indicatoren en specifiek in de gebieden waar we betaald parkeren invoeren in beeld wat de effecten van hiervan zijn.

We meten in hoeverre de volgende effecten optreden.

- 1) De effecten op de verdeling en de kwaliteit van de openbare ruimte. We gaan volgen:
  - a) Nemen de parkeerdruk en de overlast van parkeren af na invoering van betaald parkeren?
  - b) Ontstaat er meer ruimte voor bijvoorbeeld groen, ontspannen, spelen en duurzaam vervoer na invoering van betaald parkeren?

- c) In hoeverre ontstaat er een 'waterbedeffect': nemen de parkeerdruk en overlast van parkeren in omringende gebieden toe na invoering van betaald parkeren?
- 2) De effecten op het gebruik van duurzame andere opties voor de (eigen) auto. We gaan volgen:
- Neemt het autobezit af na invoering van betaald parkeren?
  - Neemt het autogebruik af na invoering van betaald parkeren, neemt gebruik fiets, ov en deelmobiliteit toe?

## Indicatoren

- We kiezen indicatoren die zoveel mogelijk de bijdrage van betaald parkeren aan bovenstaande doelen laten zien. Hierbij moet er rekening mee gehouden worden dat de exacte invloed van de invoering van betaald parkeren op deze doelen veelal niet te meten is. De effecten die we meten, zijn niet één op één het resultaat van enkel de invoering van betaald parkeren. Andere zaken hebben ook invloed. Zo worden het autobezit en het autogebruik door veel factoren beïnvloed waardoor de exacte invloed van de invoering van betaald parkeren niet te meten is. Bij de analyse van de resultaten en de interpretatie van de gemeten effecten houden we hier rekening mee.
- Niet alle effecten treden direct na de invoering van betaald parkeren op. Er ontstaat niet direct ruimte en bewoners zullen misschien niet direct hun auto verkopen en meer gaan lopen, fietsen of reizen met het openbaar vervoer. Bij het meten van de effecten houden we hier rekening mee. We meten effecten na een paar maanden en waar nodig herhalen we dit een jaar later.
- We gebruiken bestaande bronnen om de effecten te laten zien. Deze geven geen inzicht in beweegredenen van bewoners en ondernemers om wel of niet te kiezen voor alternatieven voor de auto, of in de ervaringen over parkeeroverlast en de kwaliteit van de openbare ruimte. Ook geeft dit op niveau van de afzonderlijke gebieden geen inzicht in of het aantal auto's dat er rijdt afneemt en het aantal fietsers toeneemt na invoeren van betaald parkeren.

## 0. Indicator voor de voortgang van het invoeren van betaald parkeren

Indicator	Wanneer meten?	Waar meten?	Hoe meten, databron?
1   Parkeerareaal op straat waar sprake is van betaald parkeren (% van het totale aantal parkeerplaatsen op straat)	Jaarlijks (januari)	Gehele gemeente	Registratie gemeente

## 1. Indicatoren voor het monitoren van de effecten op verdeling en de kwaliteit van de openbare ruimte.

Indicator	Wanneer meten?	Waar meten?	Hoe meten, databron?
1   Aantal geparkeerde auto's, absoluut en in relatie tot het aantal parkeerplekken, om te kunnen beoordelen of de parkeerdruk afneemt na invoering van betaald parkeren.	Voor en ca. half jaar na invoeren, daarna elke 2 jaar	Elk gebied dat betaald wordt	Parkeerdruk-metingen
2   Aantal meldingen over overlast van parkeren om te kunnen beoordelen of de ervaren overlast afneemt na invoering van betaald parkeren en niet toeneemt in gebieden rondom.	Voor en ca. half jaar na invoeren, daarna elk jaar	Meldingen per buurniveau.  Elk gebied dat betaald wordt	Meldingen systeem gemeente
3   Totaal aantal parkeerplaatsen op straat om te beoordelen of de hoeveelheid ruimte voor parkeren afneemt	Voor en ca. half jaar na invoeren, daarna elk jaar	Elk gebied dat betaald wordt	Parkeerdruk-metingen

Indicator	Wanneer meten?	Waar meten?	Hoe meten, databron?	
4	Aantal opgeheven parkeerplaatsen (incl. wat ervoor in de plek is gekomen) om te beoordelen of na invoering het aantal parkeerplaatsen afneemt.	Continu	Elk gebied dat betaald wordt	Registratie gemeente
5	Parkeerdruk in omgeving van de gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd om te beoordelen of het waterbedeffect ontstaat (binnen de gemeente)	Afhankelijk van locatie	Selectie van gebieden waar kans is op waterbedeffect	Parkeerdrukmetingen

## 2. Indicatoren voor het monitoren van de effecten op het gebruik van duurzame andere opties voor de (eigen) auto.

Indicator	Wanneer meten?	Waar meten?	Hoe meten?	
1	Aantal geregistreerde particuliere personenauto's, totaal en gemiddeld per adres om te beoordelen of autobezit afneemt (excl. leaseauto's).	Aantal maanden voor en aantal maanden na invoeren, daarna jaarlijks.	Elk gebied dat betaald wordt	RDW (twee keer per jaar kopen)
2	Percentage huishoudens met 0, 1, 2 en 3 of meer auto's (incl. leaseauto's). Onderscheid naar leeftijd, inkomen, achtergrond, wel/niet werkend en type werk, locatie werk/studie.	Eens per twee jaar (najaar oneven jaren)	Alle subwijken	Inwonersenquête (eens per twee jaar)
3	- Aantal deelvoertuigen - Aantal ritten en gebruikers deel(bak)fiets en deelauto om te beoordelen of gebruik toeneemt na invoering betaald parkeren.	Eens per jaar	Gemeenteniveau, waar mogelijk per gebied.	Via aanbieders. Voor zover beschikbaar.
4	Aantal instappers bus en (waar relevant) tram om te beoordelen of gebruik OV toeneemt na invoering betaald parkeren	Voor en ca. jaar na invoering, jaar later opnieuw	Op haltes in/bij IBP gebied	Provincie
5	Aantal auto's dat op enkele representatieve wegen rijdt en verdeling over de dag om te beoordelen of na invoering betaald parkeren aantal rijdende auto's afneemt en of mensen hun reistijdstip aanpassen als gevolg van de venstertijden.	Voor en ca. jaar na invoering, jaar later opnieuw	Op beperkt aantal plekken op basis van bestaande telpunten, geen inzicht per gebied.	Verkeerstellingen
6	Aantal fietsers op enkele representatieve fietsroutes in/bij gebied om te beoordelen of gebruik fiets toeneemt na invoering betaald parkeren	Voor en ca. jaar na invoering, jaar later opnieuw	Op beperkt aantal plekken op basis van bestaande telpunten, geen inzicht per gebied.	Verkeerstellingen

## Risico's

Risico-omschrijving	Toelichting	Maatregelen
<b>Implementatie nieuw vergunningensysteem</b>	Met de nog lopende implementatie van het nieuwe Parkeer Management Systeem (PMS) is er een risico dat technische of personele knelpunten leiden tot vertraging in het invoeren van betaald parkeren.	Problemen op tijd signaleren. Voldoende personele capaciteit.
<b>Personele capaciteit</b>	Het invoeren van betaald parkeren vraagt veel personele inzet. De krappe arbeidsmarkt, grote ambities en aandacht voor (het invoeren van betaald) parkeren leggen druk op de organisatie.	Voldoende personele capaciteit. Keuzes maken

Er bestaat een aanzienlijk risico dat onvoldoende geschikt personeel kan worden aangetrokken of behouden. Dit wordt vooral veroorzaakt door krapte op de arbeidsmarkt en concurrentie. De kans hierop wordt gemiddeld ingeschat.

Impact op de werkzaamheden: Mogelijk vertraging van de werkzaamheden.

Gevolgen: Verhoogde werkdruk voor huidig personeel. Mogelijk vertraging in het invoeren van betaald parkeren.

Maatregelen om dit risico te beheersen: Naast het tijdig signaleren helpt een proactieve personeelsstrategie om dit risico te beperken.

## Financiën

De (structurele) baten en lasten in verband met stadsbreed invoeren betaald parkeren zijn verwerkt in de begroting. We voeren de komende jaren buurt voor buurt betaald parkeren in. Het duurt tot 2034 om in de hele stad het betaald parkeren in te voeren.

In de begroting zijn de baten en lasten van het straatparkeren opgenomen. Invoering betaald parkeren is maar een onderdeel hiervan. Hiernaast zijn onder meer ook tariefswijzigingen, opheffen parkeerplekken, de gedeerde inkomsten voor de onderwijsvergunning onderdeel van deze begroting.

In onderstaande tabel is een uitsnede opgenomen welke baten en lasten zijn opgenomen in de begroting tot en met 2029 in verband met invoeren betaald parkeren in de gehele stad van 2025 tot 2029. Dit betreft de stand actualisatie voorjaarsnota 2025. Jaarlijks worden baten en lasten herijkt bij het MPR (onderdeel voorjaarsnota) en eventuele mutaties verwerkt in de begroting. De eerstvolgende actualisatie vindt plaats bij het MPR 2026.

Baten en lasten (x mln euro)	2025	2026	2027	2028
Baten uitbreiding betaald parkeren	-9,6	-15,2	-19,4	-22,5
Lasten uitbreiding betaald parkeren	4,6	7,0	7,7	9,8

Hogere personeelslaten MPR 2025	0,4	0,4	0,3	0,3
<b>Batig resultaat</b>	<b>-4,6</b>	<b>-7,9</b>	<b>-11,4</b>	<b>-12,4</b>

Bovenstaande baten hebben betrekking op de gebiedsuitbreiding betaald parkeren (bijstellingen bij de voorjaarsnota in de baten hebben betrekking op de gehele begroting straatparkeren en kunnen daarmee ook betrekking hebben op gebieden waar betaald parkeren al was ingevoerd). De inschatting van de baten is een raming die onzekerheden kent. Bij de raming van de baten wordt rekening gehouden met

- (1) gebiedskenmerken (zoals aantal woningen, aantal KVK-inschrijvingen en aantal parkeerplaatsen),
- (2) kennis en inzichten over gedrag en opbrengsten in gebieden waar al eerder betaald parkeren is ingevoerd.

De lasten hebben betrekking op de personele inzet in verband met invoeren betaald parkeren, zoals communicatie, vergunningverlening, maar ook extra personele inzet, de scanauto's en personele bezetting, kosten van naheffing, onderhoudslasten en kapitaallasten van parkeerautomaten, bebording etc. De ophoging bij het MPR 2025 voor extra personele lasten is separaat weergegeven. Hierin zijn verwerkt de kosten voor amendement 39 'Ook bereikbaarheid in het afwegingskader' en het amendement 41 'Meten is weten'.

We zien op basis van de realisatiecijfers over 2024 lagere parkeerinkomsten dan begroot. We stellen de inkomsten uit de parkeerexploitatie nog niet structureel neerwaarts bij. We willen eerst beter onderzoeken welke ontwikkelingen structureel van aard zijn. Daarnaast kijken we naar bijsturingmogelijkheden. In 2025 kunnen we een eventueel tekort dekken uit de Egalisatiereserve parkeren. Met het incidentele resultaat van 2024 heeft deze reserve een omvang van bijna 15% van de parkeerbaten waarmee dit mogelijk is. Voortgang en verantwoording

De voortgang van het invoeren van betaald parkeren volgen we via het percentage van het parkeerareaal op straat waar betaald parkeren geldt. De ambitie is stadsbrede invoering dus 100% in het jaar 2034. Deze indicator is onderdeel van de programmabegroting Duurzame Bereikbaarheid. De voortgang rapporteren we jaarlijks in de jaarstukken de Monitor Mobiliteitsplan.

Indicator	Nulmeting		Realisatie			Doelstelling		
	2022	2024	2025	2026	2027	2025	2026	2027
Parkeerareaal op straat waar sprake is van betaald parkeren (% van het totale aantal parkeerplaatsen op straat)	25%	32%	44%	50%	56%			
Deze indicator geeft weer hoeveel procent van de openbare autoparkeerplekken op straat in de gemeente Utrecht een betaalde parkeerplek is.								
Bron: Gemeente Utrecht								

In 2029 leggen we de planning voor blok 3 voor aan de raad, daarbij kunnen we een advies doen over tarieven, eventueel versnellen of vertragen, aanpassing van tarieven, of eventuele benodigde (extra) maatregelen op gebied van alternatieven.

CONCEPT

# D Bijlagen

## Bijlage 1 Volgorde van invoeren

Bij het bepalen van de volgorde voor invoering van betaald parkeren in de hele stad, spelen twee belangrijke overwegingen mee. Aan de ene kant vinden we het belangrijk om bewoners en ondernemers in de stad duidelijkheid te bieden, zodat ze weten wanneer ze aan de beurt zijn voor betaald parkeren en zich daarop kunnen voorbereiden. Aan de andere kant hechten we er veel waarde aan om in te kunnen spelen op ontwikkelingen en veranderingen in de openbare ruimte. Hoewel we vrij goed kunnen inschatten hoe de parkeerdruk zich verplaatst als we in een deel van de stad betaald parkeren invoeren, blijkt de praktijk soms toch net even anders dan we van tevoren hadden verwacht. We willen voorkomen dat wijken waar de parkeerdruk ineens flink toeneemt nog jaren moeten wachten op betaald parkeren, maar tegelijkertijd vinden we het belangrijk dat bewoners en ondernemers in de stad weten waar ze aan toe zijn. We kiezen daarom voor een aanpak in twee stappen:

- We hebben de stad ingedeeld in drie blokken die elkaar opvolgen in de tijd.
- We hebben een afwegingskader gemaakt waarmee we binnen de blokken de volgorde voor invoeren van betaald parkeren bepalen.

De gemeenteraad stelt voor aanvang voor ieder blok vast welke buurten in het betreffende blok aan de beurt komen voor betaald parkeren. Met per gebied een inschatting van het invoermoment. Het college vernieuwt vervolgens jaarlijks de planning voor het aankomende jaar, op basis van het afwegingskader (zie verderop in deze bijlage). Zo kunnen we buurten naar voren halen in de planning, als dat op grond van de parkeerdruk in het gebied of verzoeken van bewoners en ondernemers wenselijk is. De raad informeren we jaarlijks over de (geactualiseerde) jaarplanning in de MPR.

## Indeling in blokken

Bij de indeling van gebieden in blokken hebben we gekeken naar de parkeerdruk, en nieuwbouw of gebiedsontwikkelingen. In gebieden waar de parkeerdruk (zeer) hoog is (80% of hoger), ervaren bewoners en ondernemers vaak overlast van parkeren. Zij moeten lang zoeken naar een plek als ze een auto willen parkeren en hebben last van auto's die op hinderlijke of zelfs gevaarlijke plekken staan. Betaald parkeren zorgt er vrijwel altijd voor dat de parkeerdruk afneemt en dat heeft een positief effect op de kwaliteit van de openbare ruimte.

Ook hebben we gekeken naar de plekken in de stad waar binnenkort veel gebouwd wordt. Utrecht gaat de komende jaren flink groeien. Als we bij (een groot deel van) de bouwontwikkelingen kunnen uitgaan van betaald parkeren, zijn er meer mogelijkheden om de parkeereis in te vullen met alternatieven. Daar heeft de stad ook op lange termijn voordeel van, want dat betekent dat er veel minder auto's de stad in komen.

**Blok 1 (2024-2025):** de gebieden in blok 1 zijn de gebieden waar op korte termijn betaald parkeren nodig is. Dit zijn bijvoorbeeld gebieden waar op dit moment al een hoge parkeerdruk is, of waar binnenkort de parkeerdruk zal toenemen als gevolg van de uitbreiding van betaald parkeren en/of de oplevering van grote nieuwbouw- of gebiedsontwikkelingen. Gebieden met prioriteit 1 grenzen bijna geheel aan het bestaande betaald parkeergebied.

**Blok 2 (2026-2030):** de gebieden in blok 2 hadden in 2023 gemiddeld genomen nog niet te maken met een hele hoge parkeerdruk, maar zullen naar aanleiding van de uitbreidingen in blok 1 een toename in parkeerdruk zien. In deze gebieden zijn bovendien bouwontwikkelingen gepland die op iets langere termijn worden opgeleverd.

**Blok 3 (2031-2034):** de gebieden in blok 3 liggen voor een groot deel aan de rand van de stad. Deze gebieden hebben een relatief lage parkeerdruk, die voorlopig niet toe zal nemen. In deze gebieden



betaald parkeren. We kunnen hier vanaf wijken als we aanwijzingen hebben dat een groot aantal meldingen van een beperkt aantal adressen afkomstig is (en er per persoon veel meer dan één melding is gedaan).

Als parkeerdruk en meldingen weinig verschillen, dan is de aanwezigheid van andere opties om te reizen de doorslag voor het bepalen van de volgorde voor invoering van betaald parkeren.

## Bouwontwikkelingen

Bij bouwontwikkelingen weten we (ruim) van tevoren wanneer de eerste woningen of bedrijfsruimtes worden opgeleverd. Als we bij bouwontwikkelingen uitgaan van betaald parkeren en om die reden minder parkeerplaatsen aanleggen, is het noodzakelijk dat er bij oplevering ook daadwerkelijk betaald parkeren is ingevoerd. Voor gebieden met veel en/of grote nieuwbouwontwikkelingen is daarom de (eerste) opleverdatum bepalend voor het moment waarop we betaald parkeren invoeren. Bij grote ontwikkelingen, waarbij een risico is dat parkeerders uitwijken naar omliggende gebieden, voeren we in de aangrenzende gebieden tegelijkertijd betaald parkeren in. In deze wijken zijn dus niet parkeerdruk en bewonersmeldingen bepalend voor het moment van invoeren betaald parkeren, maar geven we voorrang op basis van de bouwontwikkelingen in het aangrenzende gebied. Het uitgangspunt hierbij is dat we niet willen wachten tot er overlast van parkeren ontstaat, maar parkeerdruk juist voor willen zijn.

## Parkeerdruk

We meten de parkeerdruk in de gebieden die op korte termijn aan de beurt zijn voor betaald parkeren en overige gebieden waar we overlast van parkeren zien ontstaan. Ook meten we de parkeerdruk in gebieden waar kortgeleden betaald parkeren is ingevoerd. Zo kunnen we goed volgen wat de effecten zijn van de uitbreiding van betaald parkeren en andere ontwikkelingen in de stad. Voor het meten van de parkeerdruk tellen we gedurende twee weken op vaste momenten hoeveel auto's er staan geparkeerd. In gebieden met bijzondere functies, waar de parkeerdruk zich (ook) op andere momenten voordoet, kunnen we extra momenten toevoegen om te meten. Om de parkeerdruk te berekenen, zetten we het aantal geparkeerde auto's af tegen het aantal parkeerplaatsen. We berekenen voor alle momenten dat we meten (middag en nacht op verschillende dagen) de gemiddelde parkeerdruk over de twee gemeten weken. Het moment met de hoogste gemiddelde parkeerdruk in een gebied telt mee voor bepalen van de volgorde voor invoering betaald parkeren.

Moment van meten	Toelichting
De nacht van maandag op dinsdag tussen 01.00 en 04.00 uur	De meting van dinsdagnacht geeft de beste indruk van parkeeroverlast veroorzaakt door bewoners omdat dan bijna iedereen thuis is en er weinig andere parkeerders zijn.
Donderdag tussen 12.00 en 15.00 uur	De meting van donderdag overdag geeft inzicht in de parkeeroverlast veroorzaakt door forensen/werknemers.
Zaterdag tussen 12.00 en 15.00 uur	De meting op zaterdagmiddag geeft inzicht in de eventuele parkeeroverlast veroorzaakt door winkelend publiek. Over het algemeen is zaterdag de drukste dag met winkelend publiek.

## Meldingen

We kunnen parkeerdruk meten door het aantal geparkeerde auto's te tellen. Dat zegt alleen niets over hoe bewoners en ondernemers de parkeerdruk ervaren. Daarom wegen we bij het bepalen van de

volgorde voor invoering betaald parkeren ook de meldingen mee van bewoners en ondernemers over parkeeroverlast. Het gaat hierbij zowel om meldingen over hoge parkeerdruk (er zijn te weinig plekken beschikbaar) als om meldingen over verkeerd geparkeerde auto's en onveilige situaties vanwege parkeren.

We tellen alle meldingen mee die in het afgelopen jaar zijn gedaan. Zo kunnen ook bewoners en ondernemers die anoniem willen melden hun stem laten horen. Om te voorkomen dat één of een paar melders met een groot aantal meldingen de volgorde voor invoering van betaald parkeren kunnen invloeden, doen we wel nog een handmatige check op de ontvangen meldingen. Als we aanwijzingen hebben dat de meldingen van een beperkte groep afkomstig zijn, is het advies van deskundigen bepalend voor de volgorde voor invoering betaald parkeren.

We zetten het aantal meldingen af tegen het aantal (woon- en bedrijfs)adressen in het gebied, zodat we een goede vergelijking kunnen maken tussen grotere en kleinere gebieden. Het aantal meldingen (t.o.v. het aantal adressen in het gebied) telt mee voor het bepalen van de volgorde voor invoering betaald parkeren.

## Bereikbaarheid

Om, binnen de beschikbare data en tijd, inzicht te geven in de bereikbaarheid van voorzieningen en banen vanuit buurten waar betaald parkeren wordt ingevoerd is een bereikbaarheidsanalyse ontwikkeld. Het doel is om de toegankelijkheid van diverse vervoerswijzen (fiets, openbaar vervoer, deelmobiliteit en auto) in kaart te brengen en deze inzichten mee te nemen bij het bepalen van de volgorde waarin betaald parkeren wordt ingevoerd in buurten en mogelijke aanpassing van venstertijden.

Belangrijkste elementen van de bereikbaarheidsanalyse zijn:

1. **Cijfers en analyse:** dit omvat de minimale reistijd naar de dichtstbijzijnde voorziening per vervoermiddel en het totaal aantal voorzieningen en banen waartoe toegang kan worden verkregen binnen een bepaalde reistijd per vervoermiddel.
2. **Reizigersperspectief:** inzicht in kosten en ervaren bereikbaarheid via voorbeeldreizen, feedback van inwoners op inloopbijeenkomsten en via een enquête.

Samen met de alternatieven op orde, waarin de beschikbaarheid van voetgangers- en fietsinfrastructuur en voorzieningen, openbaar vervoer en deelmobiliteit per buurt inzichtelijk wordt gemaakt geeft dit een overzicht van de beschikbaarheid van de diverse vervoerswijze op verschillende tijdstippen. Dit geeft inzicht in:

1. Verschillen in reistijd per vervoersmiddel naar voorzieningen en banen.
2. Bereikbaarheid van (benodigde) voorzieningen en banen met alle vervoerswijzen.
3. Inschatting van de reiskosten per vervoersmiddel naar voorzieningen en banen.

De resultaten worden opgenomen in kaarten en in tabellen met uitleg van de resultaten in een begeleidende tekst.

Naast dat de analyses ondersteunend zijn aan de afwegingen in het proces invoeren betaald parkeren kan de bereikbaarheidsanalyse ook bijdragen aan bredere beleidsvorming, zoals het verbeteren van het openbaar vervoer, aanbod van deelmobiliteit en fietsroutes en -voorzieningen in wijken.

Voor een uitgebreidere beschrijving van de opzet en voorbeeldresultaten van de bereikbaarheidsanalyse verwijzen we graag naar de Bereikbaarheidsanalyse.

## Advies van deskundigen

Het is niet altijd mogelijk om op basis van meetbare gegevens te bepalen in welk gebied de invoering van betaald parkeren het meest wenselijk en/of noodzakelijk is. Bijvoorbeeld wanneer de parkeerdruk

en het aantal ontvangen meldingen in verschillende gebieden (bijna) even hoog zijn en ook de bereikbaarheid ongeveer gelijk is. In zo'n situatie geeft het advies van deskundigen de doorslag. We gebruiken de kennis van (onder andere) verkeerskundigen en handhavers om te bepalen in welk gebied betaald parkeren het meeste effect heeft op parkeerdruk en verkeersveiligheid (bijvoorbeeld het aantal foutparkeerders en toegankelijkheid van de stoep). Zo kunnen we ook zaken meewegen die niet in cijfers zijn uit te drukken, maar wel veel effect hebben op de leefbaarheid in de wijk.

## Aanvullende randvoorwaarden

Op basis van ons afwegingskader bepalen we in welke volgorde we binnen de blokken betaald parkeren invoeren in de gebieden waar nu nog gratis wordt geparkeerd. Hierbij zijn er een aantal randvoorwaarden:

Voorwaarde	Uitleg
<b>Logische grenzen</b>	De gebieden die we toevoegen aan betaald parkeren hebben logische grenzen, bijvoorbeeld een spoorlijn, watergang of (drukke) weg. We houden hierbij zoveel mogelijk de buurtgrenzen aan. Het uitgangspunt is dat op straat volstrekt duidelijk is of op de betreffende locatie betaald parkeren geldt, en zo ja welk regime ter plaatse van kracht is.
<b>Minimale grootte</b>	De gebieden die we toevoegen aan betaald parkeren bestaan uit minimaal 1.000 adressen of 1.000 parkeerplaatsen. Hier kunnen we van afwijken in gebieden zonder woningen en gebieden waar toepassing van een minimale grootte een logische begrenzing onmogelijk maakt.
<b>Geen eilandjes</b>	<p>We breiden betaald parkeren uit vanuit het bestaande betaald parkeergebied, om te voorkomen dat er eilandjes met gratis of betaald parkeren ontstaan. Gebieden die (nog) niet grenzen aan betaald parkeergebied moeten dus wachten.</p> <p>We kunnen hierop een uitzondering maken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In gebieden met een centrumfunctie en/of groot aantal voorzieningen;</li> <li>• Of als betaald parkeren noodzakelijk is om te kunnen sturen op bijvoorbeeld het aantal autoritten, en/of omdat een gebied zo is ingericht op lopen, fietsen, OV en zo min mogelijk autogebruik.</li> </ul>

## Afwijken van het kader

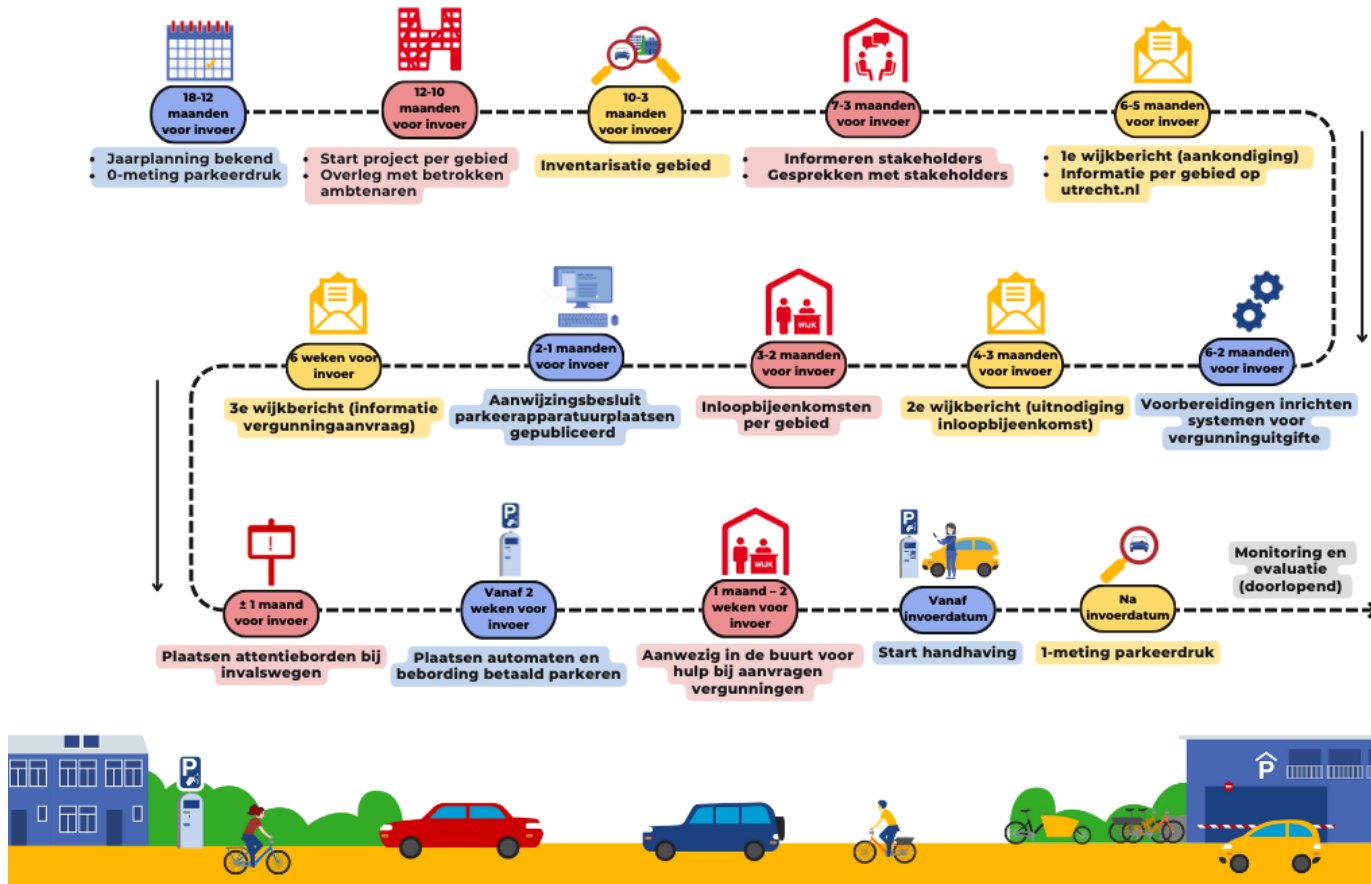
Er zijn twee situaties waarin we kunnen afwijken van de volgorde die het afwegingskader voorschrijft:

- We kunnen per invoermoment op een maximaal aantal adressen betaald parkeren invoeren. Als we bij het eerstvolgende invoermoment nog ruimte hebben voor een beperkt aantal adressen en het gebied dat bovenaan staat in de volgorde is te groot, dan kunnen we een gebied dat lager op de lijst staat naar voren halen. Zo werken we zo efficiënt mogelijk.
- Als het in verband met de oplevering van nieuwbouw noodzakelijk is om in een gebied betaald parkeren in te voeren, maar het gebied grenst nog niet aan bestaand betaald parkeergebied, halen we het tussenliggende gebied naar voren in de volgorde. Zo zorgen we dat het betaald parkeergebied aaneengesloten blijft.

Bewoners en ondernemers kunnen ook zelf een draagvlakmeting aanvragen om een gebied één blok naar voren halen in de planning en dus eerder versneld in te voeren. Hierbij kijken we wel of dit mogelijk is gezien de criteria en randvoorwaarden.

## Bijlage 2 Proces IBP

### Tijdlijn IBP



# Colofon

**Ontwikkelorganisatie Ruimte**

**Tekst:** Afdeling Mobiliteit

**Contact:** [parkeerprojecten@utrecht.nl](mailto:parkeerprojecten@utrecht.nl)

**Www:** [utrecht.nl/betaaldparkeren](http://utrecht.nl/betaaldparkeren)

**Vastgesteld door college:** n.t.b.

CONCEPT