



Overzicht dwingende maatregelen mobiliteitsmanagement

Gemeente Utrecht

Projectnummer: BER101264 | Versie 1.0 | 08-06-2023

INHOUDSOPGAVE

1. WAT IS DE VRAAG?	3
1.1 VRAAG VAN DE RAAD	3
1.2 WAT IS DE PROBLEMATIEK?	3
1.3 ANALYSE	4
1.4 REFLECTIE OP DE VRAAG	4
2. HOE KOMEN WE TOT MAATREGELEN?	6
2.1 BEOOGDE EFFECTEN VAN MAATREGELEN (A)	6
2.2 TE ONDERSCHIEDEN DOELGROEPEN (B)	6
2.3 MOGELIJKE INSTRUMENTEN DIE GEMEENTE KAN INZETTEN (C)	7
3. WELKE MAATREGELEN ZIJN MOGELIJK?	9
3.1 STUREN OP GEDRAG: MOBILITEITSMANAGEMENT (C1.1)	9
3.2 STUREN OP GEDRAG: EVENEMENTEN (C1.2)	15
3.3 STUREN OP GEDRAG: BEPRIJZEN VERKEER (C1.3)	18
3.4 VOORKOMEN VAN AUTOVERKEER: AUTOVRIJ MAKEN VAN GEBIEDEN (C2.1)	19
3.5 VOORKOMEN VAN AUTOVERKEER: WEGCAPACITEIT EN WEGINRICHTING (C2.2)	21
3.6 VERMINDEREN VAN PARKEREN: VERGUNNINGEN (C3.1)	22
3.7 VERMINDEREN VAN PARKEREN: PARKEERAREAAL (C3.2)	28
3.8 MOGELIJKE COMBINATIES VAN MAATREGELEN UIT VERSCHILLENDE CATEGORIEËN	33
4. AANDACHTSPUNTEN EN AANBEVELINGEN	34
4.1 AANDACHTSPUNTEN	34
4.2 AANBEVELINGEN	34

1. Wat is de vraag?

1.1 Vraag van de Raad

De Raad van de gemeente Utrecht heeft gevraagd om een onderzoek naar een meer verplichtende aanpak rondom mobiliteitsmanagement voor onder meer werkgevers en evenementen.

Deze vraag past binnen de inzet van het Mobiliteitsplan Utrecht 2040, die onder andere omvat:

- Verminderen/niet laten groeien verkeer (algemeen)
- verminderen verkeer in de spits
- andere vervoerwijze keuze (minder auto, meer fiets en OV)
- minder gebiedsvreemd verkeer
- alternatieven verbeteren

Scope

Dit rapport bevat een overzichtelijke inventarisatie van wat er mogelijk is aan dwingende maatregelen die de gemeente of waar de gemeente met externe partijen over in gesprek kan gaan, kan nemen om reisgedrag van werknemers (via werkgevers) en bezoekers van evenementen te beïnvloeden.

Sommige maatregelen in deze inventarisatie zijn relatief hard, dwingend. Andere maatregelen zijn zachter, meer richting verleiden. Niet dwingende maatregelen (campagnes, subsidiëren, lobbyen) vallen buiten de scope van deze inventarisatie.

Niet-dwingende maatregelen (b.v. via Goed op Weg) krijgen vaak pas voldoende of zelfs een groter effect in combinatie met dwingende maatregelen.

Deze inventarisatie beperkt zich tot maatregelen met als doel om werknemers en bezoekers van evenementen tot ander reisgedrag te dwingen. Maatregelen die zich richten op andere doelgroepen, zoals bewoners, zijn niet meegenomen.

1.2 Wat is de problematiek?

In Utrecht ervaart men dat er op straat in Utrecht (te) veel auto's geparkeerd staan, waardoor er een onaantrekkelijk straatbeeld ontstaat en er geen ruimte in de straat is voor andere ambities (groen, fietsen stallen, spelen, verblijven). Er rijden ook (te) veel auto's, waardoor er voor bewoners en overige verkeersdeelnemers een beeld van drukte en onveiligheid ontstaat. Dit uit zich in onder andere lastig oversteken, geluidsoverlast en een matige luchtkwaliteit (stank en fijnstof).

Een tweede opgave is om alle delen van de stad bereikbaar te houden, ook indien tienduizenden woningen en banen in de stad worden toegevoegd. Het gaat om de bereikbaarheid van banen, maar ook of inwoners bij hun woning kunnen komen of kunnen vertrekken. Ook de bereikbaarheid van voorzieningen is een aandachtspunt. Nu knelt het op sommige plekken op delen van de dag al (overwegend in de spits, soms ook de hele dag of een groot deel van het weekend).

Deze problemen worden alleen maar groter doordat er in Utrecht veel huizen en banen bij komen, overwegend binnenstedelijk. Bewoners van

(nieuwe) huizen en werknemers van (nieuwe) bedrijven hebben een mobiliteitsbehoefte, die zich uit in autobezit en (deels) gebruik van de auto. Het risico is dat zonder sturing op reisgedrag de problematiek van drukte, overlast en onveiligheid alleen maar toeneemt.

Planologische problemen zijn dat autoverkeer niet kan groeien vanwege klimaatdoelen, geluidsnormen, stikstofbeperkingen en fysieke ruimte, terwijl er wel huizen en bedrijven moeten worden gebouwd. Dit is vooral een probleem bij het motiveren van bouwplannen in een bestemmingplan of milieueffectrapportage.

Beleidsmatig wordt met (o.a.) betaald parkeren, milieuzones en mobiliteitsmanagement ingezet op het minder reizen of met een duurzaam vervoermiddel reizen. Tegelijkertijd is de ervaring dat veel werkgevers vinden dat het ingewikkeld is om kantoorpersoneel veel thuis te laten werken en werknemers buiten de spits te laten reizen.

1.3 Analyse

Bovenstaande problematiek wordt vooral veroorzaakt door woon-werkverkeer. Veel werknemers rijden met de auto in de spitsen. Deze werknemers parkeren vervolgens een groot deel van de dag hun auto op straat of in een parkeervoorziening. Waarom doen ze dat? Dit wordt door veel werkgevers verplicht vanwege een aanwezigheidsplicht en vaste werktijden en/of gefaciliteerd door het aanbieden van parkeerfaciliteiten. Het wordt in ieder geval vaak niet ontmoedigd.

Ook bezoekers van evenementen op werkdagen rijden vaak in de spits, gerelateerd aan de bezoektijden van het evenement (een beurs of een museum) die vaak gelijk zijn aan kantoorwerktijden (9-17u) of uit gewoontegedrag (een dagje uit, voor het eten weer naar huis). Dit levert vaak extra druk op het toch al drukke wegennet in de spits op. Het is ook een extra druk op de parkeerfaciliteiten in de stad, zeker als het evenement of attractie geen eigen parkeerfaciliteiten heeft.

Aan de inwonerskant doet de gemeente al veel, via planvorming in gebiedsontwikkeling (lage parkeernormen, autoluwe inrichting openbare ruimte) en herinrichting van (bestaande) straten. We zien echter dat er naar die woningen veel bezorgdiensten rijden en inwoners ook aannemers, installateurs, hoveniers en andere diensten voor beheer en onderhoud aan of rondom de woning inschakelen. Op de aankomst- en vertrektijden van deze diensten en het parkeergedrag wordt door deze bewoners niet gestuurd.

1.4 Reflectie op de vraag

De vraag van de gemeenteraad betreft verplichtende (dwingende) maatregelen. Echte wettelijke dwang is niet echt mogelijk. Er zitten geen logische mogelijkheden in de wet of deze zijn heel complex.). Daarom zit de mogelijke inzet van de gemeente meer in het toepassen van beleidsregels.

De scope van deze inventarisatie ligt bij werknemers (via werkgevers) en bezoekers van evenementen. Dit is enerzijds logisch omdat woon-werkverkeer in de ochtendspits bijna de helft van de mobiliteit betreft¹. In de avondspits zit er ook veel sociaal-recreatief verkeer op de weg. Hieronder valt ook het bezoeken van een evenement. Deze inventarisatie richt zich niet op inwoners, terwijl de meeste verplaatsingen uiteraard van en naar de eigen woning zijn. Deze inwoners zijn vaak ook de werknemers.

Door de focus op werknemers hebben de maatregelen ook effect op de inwoners van buiten Utrecht die naar een werkplek in Utrecht reizen meegenomen. Er is juist geen effect op de inwoners van Utrecht met een werkplek buiten Utrecht.

Een aantal van de maatregelen die hierna worden gepresenteerd zijn al van toepassing op de binnenstad. We weten dus al hoe het werkt. Deze maatregelen kunnen ook in andere wijken worden ingevoerd met vergelijkbare omstandigheden. Denk hierbij aan de wijken die net als de binnenstad op loopafstand en korte fietsafstand van het Centraal Station liggen en/of een vergelijkbare schaarste aan verkeersruimte hebben (Lombok, Nieuw Engeland, Pijlsweerd, Ondiep, Dichterswijk, Witte Vrouwen en Tuinwijk).

¹ [Tussen vier en zes onderweg voor werk of boodschappen \(cbs.nl\)](https://cbs.nl/nl-nl/indicatoren/verkeer-en-verplaatsingen)

2. Hoe komen we tot maatregelen?

Om te komen tot een overzicht van dwingende maatregelen gebruiken we het volgende stappenplan:

- A. Wat zijn de beoogde effecten?
- B. Welke doelgroepen willen we beïnvloeden om die beoogde effecten te bereiken?
- C. Welk type instrumenten kunnen we wel en niet inzetten?
Gecombineerd met de beoogde effecten en doelgroepen leidt dit tot een ordening van mogelijke maatregelen, geclusterd naar maatregelen die de keuzes in het reisgedrag van mensen beïnvloeden. maatregelen die het (auto)verkeer beperken en/of voorkomen en maatregelen die het parkeren beperken en/of voorkomen.

We maken geen onderscheid in locaties. Niet alle maatregelen zullen toepasbaar zijn op elke locatie, omdat de ligging in het stedelijke gebied en de mobiliteitsnetwerken verschilt en de problematiek niet overal gelijk is. In principe zijn we op zoek naar generieke maatregelen.

2.1 Beoogde effecten van maatregelen (A)

We zijn op zoek naar maatregelen die de volgende effecten bereiken:

- Minder mobiliteit, want een reis die niet gemaakt wordt, hoeft ook niet gefaciliteerd te worden;
- Minder autoverkeer, want elke auto die niet rijdt veroorzaakt ook geen hinder (dus keuze voor andere, duurzame vervoerwijze);

- Autoverkeer beter spreiden in tijd (spitsmijden) en plaats: niet alles, iedereen, overal en op elk moment faciliteren (differentiëren). Hierdoor neemt de hinder van autoverkeer af, want autoverkeer is niet altijd een probleem;
- Beschikbare parkeercapaciteit effectiever en/of op een andere manier benutten om overlast te verminderen, want parkeren leidt tot een grote ruimteclaim;

Hierbij letten we op mogelijkheden voor uitzondering voor specifieke (kwetsbare) doelgroepen.

2.2 Te onderscheiden doelgroepen (B)

Het is effectief om onderscheid te maken in doelgroepen bij het inventariseren van maatregelen. Generieke maatregelen kunnen ook tot de beoogde effecten leiden, maar hebben vaak ook ongewenste effecten omdat ook mensen die niet het probleem veroorzaken worden beperkt in hun mogelijkheden. Dit kan leiden tot weerstand tegen de maatregel. Ook kunnen maatregelen minder effectief worden omdat er diverse uitzonderingen moeten worden gemaakt (om ongewenste effecten te voorkomen, mitigeren of compenseren). Door de maatregelen meer toe te spitsen op doelgroepen en de motieven van de deze doelgroepen om gedrag wel of niet te veranderen, worden de maatregelen effectiever, makkelijker in te zetten en zal er meer begrip zijn voor de maatregelen.

De inventarisatie richt zich dan ook op de volgende doelgroepen:

1. **Werknemers:** Omdat de werknemers vaak hun gedrag baseren op wat de werkgever wil of wel/niet faciliteert, richten we ons op de werknemers via de werkgevers. Uiteraard bepalen persoonlijke omstandigheden ook de keuzes die werknemers maken.
2. **Bezoekers van evenementen:** Voor het sturen op gedrag van bezoekers van evenementen richten we ons op de organisatoren van die evenementen.

Bij alle maatregelen checken we of er geen negatieve consequenties zijn voor groepen die afhankelijk zijn van de auto, b.v. minder validen of omwonenden met lage inkomens.

2.3 Mogelijke instrumenten die gemeente kan inzetten (C)

De gemeente kan met verschillende typen maatregelen sturen op reis-, verkeers- en parkeergedrag. Mogelijke typen instrumenten zijn:

- Bekrachtigde afspraken (b.v. convenanten, contracten, programma's, PPS)
- Vergunningen (b.v. evenementen, parkeren)
- Sturen met prijsprikkels (b.v. subsidies, tarieven parkeren)
- Fysieke maatregelen (b.v. inrichting openbare ruimte, barrières)

Als we deze type instrumenten combineren met de beoogde effecten, dan zien we de volgende logische clustering van type maatregelen:

1. Het sturen op het reisgedrag (wanneer en met welke vervoerwijze ga ik reizen?)
 - I. van forenzen door mobiliteitsmanagementmaatregelen door werkgevers verplicht te stellen (C1.1),
 - II. van bezoekers door organisatoren van evenementen via de evenementenvergunning (indien een evenement vergunningplichtig is) of andere afspraken (indien niet vergunningplichtig, b.v. jaarbeurs en musea) bepaald gedrag af te laten dwingen of te stimuleren (C1.2) en
 - III. van al deze doelgroepen door het gebruik van de weg te bepalen (C1.3).
2. Het voorkomen (of verminderen) van autoverkeer door het fysiek onmogelijk maken (al of niet ondersteund met verkeersbesluiten) van het rijden of parkeren van auto's,
 - I. door verbieden van toegang (C2.1) of
 - II. verminderen van de capaciteit (daar waar dat gewenst is; C2.2);
3. Het sturen op het gebruik van parkeerplaatsen door middel van
 - I. het differentiëren van het parkeervergunningstelsel (C3.1) of
 - II. het sturen op het gebruik van straatparkeren of parkeergarages (C3.2).

We gaan er hierbij van uit dat conform het huidige beleid van de gemeente overal in de gemeente betaald parkeren wordt ingevoerd. Het invoeren van betaald parkeren zou anders ook een maatregel zijn. Voor veel maatregelen is de aanwezigheid van betaald parkeren en dus van parkeervergunningen noodzakelijk om effectief te zijn.

Wat is of lijkt niet mogelijk?

Deze maatregelen lijken niet wettelijk mogelijk en/of zeer lastig uitvoerbaar:

- Belasting heffen op het bezit van parkeerplaatsen. In Nottingham (Groot Brittannië) moeten bedrijven belasting betalen over het aantal parkeerplaatsen dat ze in bezit hebben. Dit om het aantal parkeerplaatsen voor personeel en bezoekers te ontmoedigen. De opbrengst komt ten goede aan de investeringen in het OV. In Nederland zijn de mogelijkheden voor gemeenten om belasting te heffen beperkt. In principe zit dit al in de OZB. Daarbinnen kan echter geen onderscheid gemaakt worden in tarief voor gebouwd vastgoed en parkeerplaatsen.
- Onteigening van parkeerplaatsen. Dit kan niet, omdat dan het functioneren van het bijbehorende gebouw onmogelijk wordt gemaakt. Dan moet het hele gebouw of bedrijf onteigend worden.
- Baatbelasting heffen voor iets dat ten goede komt aan alle bedrijven. Een voorbeeld hiervan is een belasting om kerstverlichting te organiseren. Dit blijkt in de praktijk een lastig instrument. Voor nieuwe werkgevers wordt gedacht aan een bereikbaarheidsfonds waaruit parkeren op afstand gefinancierd kan worden. Dan hoeven bedrijven minder parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren.
- Regels over parkeren opnemen in de APV. Inzet van de gemeente is om zo weinig mogelijk via de APV te regelen en vooral het standaard model van de VNG te volgen.
- Aanpassen van een bestemmingsplan om parkeersituatie te veranderen is juridisch lastig als de bestemming eigenlijk

hetzelfde blijft. Nieuwe bedrijven in een bestaand pand hebben in principe dezelfde rechten als het vertrekkende bedrijf. Alleen als de bestemming wijzigt kunnen er andere eisen worden gesteld.

- Zware instrumenten als bestuursdwang en dwangsommen zijn niet relevant als maatregel. Dan moet er eerst een regel uit de wet of een verordening worden overtreden.

3. Welke maatregelen zijn mogelijk?

In dit hoofdstuk presenteren we conform de ordening van mogelijke instrumenten uit paragraaf 2.3. Elke maatregel wordt gepresenteerd in een tabel waarbij steeds

- de naam van de maatregel,
- het beoogde effecten (gerelateerd aan de beoogde effecten uit paragraaf 2.1),
- de doelgroep van de maatregel (gerelateerd aan de doelgroepen uit paragraaf 2.2),
- eventueel bekende voorbeelden waar de maatregel al wordt toegepast,
- eventuele uitzonderingen die toegestaan en dus geregeld moeten worden (soms is eerst een verbod nodig voordat een uitzondering gemaakt kan worden) en
- kanttekeningen bij de betreffende maatregel

worden aangegeven.

3.1 Sturen op gedrag: mobiliteitsmanagement (C1.1)

In de categorie 'Sturen op gedrag' eerst een aantal maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement:

Maatregel 1 (bekrachtigde afspraak of vergunning)	Verplicht opstellen mobiliteitsplan bij vestiging/vergunningaanvraag
Beoogd effect (per bedrijf)	Werkgever/bedrijf stelt via een mobiliteitsplan voor personeel en/of bezoekers eisen aan de manier waarop men naar de locatie komt en maximeert daarin de hoeveelheid autoverkeer naar de locatie.
Doelgroepen	Werknemers en bezoekers (via instellingen of bedrijven).
Voorbeeld	Verhuizing internationale school naar USP, Lage Weide
Uitzonderingen	Bij een goed doordacht plan zijn geen uitzonderingen nodig (in het plan). Bij uitbreidingen of als een nieuw bedrijf in een bestaand pand komt, dan is vaak sprake van verworven rechten die overdraagbaar zijn naar een nieuwe eigenaar.
Kanttekeningen	Per keer of situatie moet de gemeente eisen stellen en beoordelen

Toelichting: Als een instelling of bedrijf zich ergens vestigt of wil uitbreiden en daarvoor iets van de gemeente nodig heeft (b.v. vergunning), dan kan de gemeente daar eisen aan stellen, zo ook een mobiliteitsplan. Achterliggende gedachte is dat de werkgever of het bedrijf bewust nadenkt over hoe het personeel en bezoekers naar de locatie komen en dat vervolgens daar ook richtlijnen en/of afspraken over komen. Tegelijk hoeft op basis van zo'n mobiliteitsplan minder parkeerareaal te worden gerealiseerd of georganiseerd.

Over het algemeen heeft een bedrijf geen vergunning nodig om zich ergens te vestigen. Een dergelijke eis kan alleen aan de orde zijn bij een wens om uit te breiden t.b.v. wat is toegestaan in het bestemmingsplan (en dat die uitbreiding invloed heeft op de verkeersaantrekkende werking).

Dan zouden we de noodzaak van een mobiliteitsplan wel in regelgeving moeten verankeren (dat kan het bestemmingsplan zijn) of een verplicht onderdeel in de ruimtelijke onderbouwing bij afwijking van het bestemmingsplan.

Op zich laten Utrechtse verkeersmodellen zien dat de autonome situatie vaak al zwaar belast of overbelast is (in de spits). Bovendien wil Gemeente Utrecht veel woningen toevoegen. Dat rechtvaardigt dat in het kader van een afwijkingsprocedure van bedrijven een mobiliteitsplan geëist wordt waarmee de toename van verkeersbewegingen wordt beperkt (eventueel doordat initiatiefnemer zorgt dat ook het huidige verkeer wordt beperkt).

Voor Lage Weide wordt dit binnenkort uitgewerkt.

Maatregel 2 Doelstelling CO ₂ reductie woonwerkverkeer (bekrachtigde afspraak)	
Beoogd effect (per bedrijf, alle grote bedrijven in de gemeente)	Via de Nationale Omgevingsvisie worden werkgevers (meer dan 100 werknemers) verplicht om alle milieubelastende activiteiten te rapporteren en om hier verbetering in aan te brengen. Gemeenten moeten dit gaan handhaven. Deze maatregel van het Rijk is eigenlijk het afdwingen van bewustzijn. Bewustzijn is een belangrijke eerste stap. Door als gemeente aanvullend op de nationale regeling concrete doelen of richtingen mee te geven, kan worden bereikt dat werkgevers hun werknemers meer duurzaam laten reizen, oftewel minder met de auto.
Doelgroepen	Werknemers (via werkgevers)
Voorbeeld	Sommige werkgevers doen dit al op eigen initiatief. Per 2024 wordt dit verplicht voor alle (middel)grote bedrijven.
Uitzonderingen	
Kanttekeningen	Vooralsnog zitten er in de wettelijke regel geen doelstellingen, alleen dat bedrijven moeten werken naar minder uitstoot.

Toelichting: Het inzetten op minder autogebruik is de komende 20 jaar nodig om te komen tot minder milieu- en klimaatbelastende uitstoot. Het wagenpark zal immers slechts langzaam verduurzamen omdat tot 2035 nog auto's met fossiele brandstoffen mogen worden verkocht. Naast sturen op verduurzamen van het wagenpark, zullen werkgevers dus ook moeten sturen op meer fietsen en OV-gebruik in plaats van gebruik van de auto. Aangezien de gemeente moet gaan handhaven op deze wettelijke maatregel, kan de gemeente ook (niet verplicht) meegeven wat zij wil of de bedrijven helpen met een handreiking.

De website van de Rijksoverheid zegt: "Met dat doel zijn grote werkgevers vanaf volgend jaar verplicht gegevens aan te leveren over hun woon-werk en zakelijke verkeer van werknemers. Concrete doel is 1 megaton CO₂-winst in 2030. Als organisaties goed op koers liggen, blijft het bij rapporteren. Als het niet lukt, krijgen ze vanaf 2025 een verplichting om slimmer en zuiniger te reizen. Want linksom of rechtsom, die CO₂-winst is nodig om de klimaatdoelen te halen².

² [Grote werkgevers op weg naar schonere kilometers | Nieuwsbericht | Rijksoverheid.nl](#)

Maatregel 3a (bekrachtigde afspraak)	Doelstelling stimuleren duurzame mobiliteit via gebiedsaanpak (collectieve afspraken)
Beoogd effect (per gebied)	Op schaalniveau van bedrijventerreinen of kantorenparken minder gebruik van de auto en terugdringen van parkeren. Dit betreft het scherper maken van huidige Goed op Weg afspraken door convenanten te sluiten.
Doelgroepen	Werknemers (via werkgevers)
Voorbeeld	Op Lage Weide wordt collectief naar minder straatparkeren en stimuleren van fietsgebruik ³ gekeken. Dit komt tot stand door een samenwerking tussen bedrijfsleven, overheden en vervoerders.
Uitzonderingen	
Kanttekeningen	Op bedrijventerreinen kan 's avonds en 's nachts sociale onveiligheid de belemmerende factor zijn.

Toelichting: Grotere bedrijven organiseren soms zelf alternatieven voor autoverkeer, ook voor werknemers die geen auto hebben. Zo rijden er dagelijks busjes van Bol.com tussen Utrecht Centraal en Papendorp. Mogelijk kan door collectieve afspraken (ook financieel) een uitgebreider collectief vervoersysteem worden opgezet, vooral ook op die momenten en voor die plekken waar regulier OV geen optie is. Door collectiviteit kan

³ <https://lageweide.nl/nieuws/fietsgebruik-stimuleren/>

ook voldoende schaalgrootte ontstaan om commerciële partijen geïnteresseerd te krijgen om hier diensten voor aan te bieden. De gemeente kan dit stimuleren door partijen bij elkaar te brengen, om suggesties te doen voor passende alternatieven en wellicht door een subsidie om (aanloop)kosten te verlagen.

Maatregel 3b (bekrachtigde afspraak en vergunningen)	Doelstelling stimuleren duurzame mobiliteit via gebiedsaanpak bij verdichting of uitbreiding (collectieve afspraken)
Beoogd effect (per gebied)	Op schaalniveau van bedrijventerreinen of kantorenparken minder gebruik van de auto en terugdringen van parkeren. Hierdoor is verdichting of uitbreiding mogelijk zonder (of beperkte) toename autoverkeer.
Doelgroepen	Werknemers (via werkgevers)
Voorbeeld	Op Lage Weide wordt collectief naar minder straatparkeren en stimuleren van fietsgebruik ⁴ gekeken. Dit komt tot stand door een samenwerking tussen bedrijfsleven, overheden en vervoerders. Dit is nodig om nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken en de bereikbaarheid hiervan te borgen.

⁴ <https://lageweide.nl/nieuws/fietsgebruik-stimuleren/>

Uitzonderingen	
Kanttekeningen	Op bedrijventerreinen kan 's avonds en 's nachts sociale onveiligheid de belemmerende factor zijn.

Toelichting: Dit is inhoudelijke dezelfde maatregel als maatregel 3a. Echter, als de bedoeling is om te verdichten of uit te breiden, dan kan deze maatregel als eis voor die verdichting/uitbreiding meegegeven worden, helemaal indien er sprake is van knelpunten die eerst moeten worden opgelost.

Maatregel 4 (bekrachtigde afspraak)	Verbieden/normeren woon-werkverkeer per auto voor het (kantoor) personeel van de gemeente Utrecht (goede voorbeeld geven)
Beoogd effect (per locatie)	Personeel van de gemeente Utrecht wordt via een mobiliteitsplan/regeling gedwongen om niet/minder met de auto naar het werk te komen.
Doelgroepen	Werknemers
Voorbeeld	Deels doet de gemeente dit al door bij het Stadskantoor geen parkeerplaatsen voor personeel aan te bieden.
Uitzonderingen	
Kantttekeningen	Voor personeel in de buitendienst, zeker als deze buiten kantooruren werken en/of op locaties waar geen goede OV-bereikbaarheid is, is deze eis niet realistisch. Het is belangrijk om eerst goede alternatieven te organiseren, om te voorkomen dat er te veel uitzonderingen gemaakt moeten worden.

Toelichting: mogelijk zit hier nog winst in voor andere locaties van de gemeente buiten het Stadskantoor. Het gaat meer om het principe dat als de gemeente met werkgevers verregaande afspraken wil maken of stimuleren, dat de gemeente dan net zo streng voor eigen personeel zou moeten zijn.

Maatregel 5 (bekrachtigde afspraak)	Regels voor verkeer beheer en onderhoud (dienstverkeer) gemeente Utrecht (en inhuur) waar en wanneer ze mogen rijden/parkeren
Beoogd effect (gemeentebreed)	Verkeer van beheer- en onderhoudsafdelingen en bedrijven die beheer en onderhoud voor de gemeente doen dwingen om minder (bijdrage) aan verkeersoverlast te leveren door minder op drukke momenten te rijden, minder op drukke routes, minder op fietspaden/etc., en ook spelregels te stellen voor waar dit verkeer mag parkeren.
Doelgroepen	Beheer- en onderhoudsdiensten van gemeente en ingehuurde bedrijven.
Voorbeeld	
Uitzonderingen	Urgente zaken zoals spoedreparaties
Kantttekeningen	Dit kan grote belemmeringen voor de uitvoering van de beheer- en onderhoudstaken opleveren. Deze kunnen minder efficiënt worden, waardoor ze langer duren (en dus eigenlijk meer overlast opleveren) of meer geld kosten. Ook is aannemelijk dat deze diensten zichzelf al zodanig organiseren en inplannen dat ze drukte vermijden. De vraag is of de ingehuurde bedrijven dit ook al in die mate doen.

Maatregel 6 (bekrachtigde afspraak)	Bedrijven die voor de gemeente werken via inkoopvoorwaarden reisgedrag afdwingen
Beoogd effect (gemeentebreed)	Ander reis- of verkeersgedrag afdwingen van werknemers en zakelijk verkeer van bedrijven die (willen) werken voor de gemeente Utrecht.
Doelgroepen	Werknemers en zakelijk verkeer
Voorbeeld	
Uitzonderingen	
Kanttekeningen	Dergelijke voorwaarden stellen moet wel in verhouding zijn met de te leveren diensten aan de gemeente. Indien de gemeente op deze manier te hoge (gestapelde, niet-redelijke) eisen stelt, dan haken veel/alle bedrijven mogelijk af.

Toelichting: Het is niet zomaar mogelijk om alle bedrijven dwingende maatregelen op te leggen. Er zijn echter veel bedrijven die voor de gemeente (willen) werken. Een contract sluiten is bij uitstek de gelegenheid om eisen te stellen, al of niet als selectiecriteria. Dit is vergelijkbaar aan eisen die de gemeente stelt (op kan stellen) in het kader van een CO₂-prestatieladder of SROI⁵.

⁵ <https://www.maatwerkvoormensen.nl/sroi-uitgelegd/dit-is-sroi>

Mogelijke combinaties

De mobiliteitsmanagement maatregelen zullen in combinatie niet leiden tot een groter effect op het autogebruik. Echter, het stimuleert bedrijven wel meer om hiermee serieus aan de slag te gaan en resultaten te behalen, indien de stimuleringen op meerdere manieren wordt ingezet; dus als er een nationale verplichting is, dat de gemeente daar bovenop zit (maatregel 10) en een combinatie (op)legt met het opstellen van een mobiliteitsplan (maatregel 9), hierbij stimuleert dat dit collectief gebeurt (maatregel 11) zodat het voor een bedrijf ook makkelijker wordt om zich ergens bij aan te sluiten of de kosten te delen. Als de gemeente ook nog het goede voorbeeld geeft (maatregelen 12 en 13) en het via inkoopvoorwaarden min of meer afdwingt (maatregel 14), dan neemt de druk op de bedrijven flink toe.

3.2 Sturen op gedrag: evenementen (C1.2)

De volgende maatregelen gaan over het sturen op gedrag van bezoekers aan evenementen. Deze maatregelen kunnen worden opgenomen in de vergunning van de evenementen. De organisatoren van de evenementen voeren dus deze maatregelen uit. Organisatoren van grote evenementen (o.a. Jaarbeurs) kunnen dit makkelijker doen omdat ze voldoende mankracht en omzet hebben dan organisatoren van kleine evenementen.

Belangrijk is om onderscheid te maken in evenementen die vergunningplichtig zijn (festival/feest, marathon, koningsdag, braderie) en evenementen die een regulier karakter hebben (jaarbeurs, musea). Voor de eerste categorie kunnen de hierna volgende maatregelen worden geëist in de evenementenvergunning. Voor de tweede categorie moet dit worden opgenomen in specifieke, bekrachtigde afspraken.

Onderstaande maatregelen kunnen ook 'op maat' worden opgenomen in het beleid dat momenteel wordt ontwikkeld voor 10 evenementenlocaties.

Maatregel 7 (bekrachtigde afspraak of vergunning)	Verplichte combikaart toegang + parkeren (of OV), parkeren alleen op P+R of evenementenparkeerplaats (b.v. op privaat terrein)
Beoogd effect (per locatie)	Geen of minder autoverkeer en daarmee ook minder parkeren nabij evenementen. Zeker bij evenementen in het centrum van de stad (Jaarbeurs, Jaarbeursplein, binnenstad) kan dit verkeers- en parkeeroverlast voorkomen, zeker omdat evenementen (incl. grote beurzen) voor incidentele piekbelasting zorgen waar het netwerk niet op is ingericht. Het gaat er dus om dat parkeerplekken op een locatie worden aangeboden waar minder overlast is, dus op een transferium/P+R of op een (tijdelijke) evenementenparkeerplaats op afstand.
Doelgroepen	Bezoekers van evenementen
Voorbeeld	Er zijn diverse voorbeelden van combikaarten voor trein en toegang of parkeren en toegang. Dit is echter nergens verplicht. Wel kun je bij sommige evenementen alleen betaald parkeren en kun je dit parkeerkaartje tegelijk met de toegangskaart bestellen, maar het is niet verplicht.
Uitzonderingen	

Kanttekeningen

Een probleem is dat niet iedereen met de auto komt. Daarmee kun je niet verplichten om een parkeerkaartje kopen. Ook standaard de prijs voor de toegang verhogen en dan parkeren 'gratis' aanbieden is niet eerlijk voor bezoekers die niet met de auto komen. Je kunt korting geven op bezoekers die niet met de auto komen, maar hoe controleer je dat? Wat wel kan is dat een parkeerkaartje alleen bij het kopen van het toegangsbewijs te koop is. Daarmee is het een bewuste aankoop.

Als een parkeerplek op afstand van het evenement wordt aangeboden, dient er ook passend vervoer naar het evenement georganiseerd te worden. Dit kan OV zijn, maar ook specifiek pendelvervoer. Indien dit OV betreft, dan moet dat wel bij de prijs inzitten.

De bedoeling is niet zozeer dat bezoekers betalen voor het parkeren. De bedoeling is dat ze bij het boeken van toegangskarten erachter komen dat ze alleen op bepaalde plekken kunnen parkeren en door het direct 'mee-kopen' van een parkeerkaartje worden ze eigenlijk gedwongen om daar ook te parkeren.

Toelichting:

De basis moet liggen in bestemmingsplan, ruimtelijke procedure of de aanvraag evenementenvergunning op basis van de APV. Er moet worden vastgesteld dat het parkeren niet op of bij de locatie kan/mag worden opgelost. Wellicht kan dit een plaats krijgen in de locatieprofielen voor evenementenlocaties. In het bestemmingsplan Castellum is het geregeld met een knip bij 1000 bezoekers (nog wel oplosbaar) en meer bezoekers: mobiliteitsplan nodig en parkeren elders regelen.

Maatregel 8 (bekrachtigde afspraak of vergunning)	
Aanpassen toegangstijden evenementen, m.n. bezoekers 's avonds langer vasthouden	
Beoogd effect (per locatie)	Bezoekers van evenementen reizen niet in de spits. Ze arriveren na de ochtendspits (omdat het evenement pas om 10:00 u of later begint en ze gaan pas na de avondspits naar huis. Hiertoe worden ze verleid door de sluitingstijden op 19:00 u of 20:00 u te zetten. Of door een eet-arrangement aan te bieden.
Doelgroepen	Bezoekers van evenementen
Voorbeeld	De Efteling is in de zomer open tot 20:00 u. Musicals bieden soms een diner-arrangement aan (waardoor bezoekers meer gespreid aankomen).
Uitzonderingen	-
Kanttekeningen	Bezoekers komen niet altijd de hele dag. In de loop van de dag hebben ze het wel gezien of zijn ze moe. Dan is het lastig om ze langer vast te houden. Door in de ochtend later te openen, zullen meer bezoekers ook langer blijven.

Maatregel 9 (bekrachtigde afspraak of vergunning)	
Vertrek bezoekers spreiden met tijdslots uitrijden parkeerterrein (eventueel ook bij aankomst) of door uitrijden tijdens spitsstijden duurder te maken	
Beoogd effect (per locatie)	Bezoekers van evenementen niet allemaal tegelijk laten (aankomen of) vertrekken en zo voorkomen dat een verkeerspiek ontstaat of verergerd wordt.
Doelgroepen	Bezoekers van evenementen
Voorbeeld	Covid-vaccinatie werkte met tijdslots, verboden naar de Waddeneilanden werken met reserveringen en daarmee tijdslots.
Uitzonderingen	-
Kanttekeningen	1) Bezoekers moeten dus 's ochtends al kiezen wanneer ze weer weg willen gaan. 2) Indien vertrekkende bezoekers zich hier niet aan houden, kun je ze tegenhouden of bij laten betalen. Als dit in de rij bij de uitgang is, dan blokkeert deze vertrekkende bezoeker de rij met (welwillende) andere bezoekers.

Toelichting: als bezoekers aankomen vraag je ze direct om een uitrijkaart te kopen of halen. Daarbij moeten ze dan een uitrijmoment kiezen, oftewel een tijdslot. Als een tijdslot vol is, dan moeten ze een ander moment kiezen. De slagboom gaat niet open als je buiten jouw tijdslot vertrekt (of dan moet je een forse toeslag betalen).

Mogelijke combinaties

Bovenstaande maatregelen met betrekking tot evenementen zijn prima in combinatie te organiseren. Sterker nog, voor bezoekers van die evenementen moet duidelijk zijn wat de bedoeling is en wanneer ze welke handeling moeten verrichten. Als dit te moeilijk is, dan neemt het risico toe dat ze niet naar het evenement komen. Dat is niet de bedoeling van de maatregel. De bezoekers moeten hierin dus wel goed gefaciliteerd worden om het juiste gedrag te vertonen.

3.3 Sturen op gedrag: beprijzen verkeer (C1.3)

Maatregel 10 (sturen met prijsprikkels)	Beprijzing autoverkeer d.m.v. tolheffing/cordonheffing op stedelijk wegennet, al of niet gedifferentieerd in de tijd
Beoogd effect (groot deel van of gehele gemeente)	Minder autoverkeer doordat mensen vanwege de prijs kiezen voor een andere vervoerwijze
Doelgroepen	Iedereen
Voorbeeld	Oslo, London, Stockholm
Uitzonderingen	Uitzonderingen zijn mogelijk, afhankelijk van de techniek en wettelijke mogelijkheden (b.v. via kentekens).
Kanttelingen	Niet alleen forenzen, maar alle inwoners en bezoekers worden hierdoor getroffen.

Op dit moment is deze vorm van beprijzen nog niet mogelijk. Het is ook geen optie binnen de huidige kabinetsplannen. Hiervoor zal via lobby eerst wettelijke ruimte gecreëerd moeten worden.

Mogelijke combinaties

Deze maatregel valt te combineren met alle andere maatregelen, maar er is geen sprake van specifieke, elkaar versterkende effecten. Het is eerder van belang om bij verschillende maatregelen die allemaal inzetten of het verhogen van de kosten voor een reis per auto of er niet sprake is van buitensporige kostenverhoging (voor iedereen of specifieke doelgroepen).

3.4 Voorkomen van autoverkeer: autovrij maken van gebieden (C2.1)

Een maatregel is om een gebied volledig autovrij te maken (een verbod op autoverkeer). Hierin zijn verschillende smaken. Elke smaak is apart benoemd en kansrijk, afhankelijk van de lokale situatie.

Maatregel 11 (fysieke maatregel)	Permanent autovrij maken van gebieden (b.v. groter voetgangersgebied of autovrije straten/pleinen)
Beoogd effect (per gebied)	Minder autoverkeer naar het gebied, geen geparkeerde auto's in het gebied en meer gebruik van fiets en OV naar het gebied
Doelgroepen	Forenzen. Dit raakt alle verkeersdeelnemers.
Voorbeeld	Voetgangersgebied Utrecht, Zona Traffico Limitato in Italiaanse steden ⁶
Uitzonderingen	Laden en lossen moet mogelijk blijven (bedrijven en bewoners)
Kanttekeningen	Alleen kansrijk indien goede fiets en OV-bereikbaarheid

Maatregel 12 (bekrachtigde afspraak)	Autovrij maken van gebieden op bepaalde momenten (b.v. weekend of tijdens evenementen)
Beoogd effect (per gebied)	Minder autoverkeer op een bepaald moment naar het gebied, dan geen geparkeerde auto's in het gebied en meer gebruik van fiets en OV naar het gebied
Doelgroepen	Bezoekers
Voorbeeld	Koningsdag, GP F1 Zandvoort, Zona Traffico Limitato in Italiaanse steden ¹
Uitzonderingen	Laden en lossen moet mogelijk blijven (bedrijven en bewoners), maar kan ook buiten deze periode (dus strengere regels voor uitzondering)
Kanttekeningen	Alleen kansrijk indien goede fiets en OV-bereikbaarheid tijdens deze periode

Toelichting: De reden om alleen op bepaalde momenten deze maatregel in te stellen is omdat de veronderstelde overlast alleen op bepaalde momenten zich voor zou doen. Op andere momenten zou dan sprake zijn van een disproportionele maatregel, of zouden meer uitzonderingen nodig zijn (b.v. voor laden en lossen). Zeker bij evenementen (b.v. Sinterklaas, Koningsdag of een braderie) is de maatregel autovrij alleen tijdens het evenement nodig.

⁶ https://it.wikipedia.org/wiki/Zona_a_traffico_limitato

Maatregel 13 (bekrachtigde afspraak)	Autovrij maken van gebieden voor bepaalde doelgroepen (b.v. vrachtverkeer of alleen toegang met ontheffing/abonnement)
Beoogd effect (per gebied)	Minder auto- of vrachtverkeer naar het gebied, minder geparkeerde auto's in het gebied en/of minder laden en lossen en meer gebruik van fiets en OV naar het gebied, b.v. winkelstraten in het weekend.
Doelgroepen	Forenzen en bezoekers
Voorbeeld	Wat hierop lijkt is de toegang tot een afgesloten parkeerterrein bij een woonvoorziening of bedrijf. Toegang is alleen mogelijk met een toegangspas of op kenteken. Wordt in Brussel in diverse winkelstraten toegepast, handhaving d.m.v. kentekencamera's. Toegang tussen 07:00 en 19:00 u is alleen voor vergunninghouders (taxi, bussen en aanwonenden) ⁷ .
Uitzonderingen	De uitzonderingen zitten al in de regel, omdat deze doelgroep-specifiek is. Ook voor de doelgroep kan een uitzondering gemaakt worden door b.v. een tijdelijke ontheffing of een beperkt tijdsbudget per maand of jaar toe te kennen zodat b.v. toch een bewoner zelf of een aannemer bij een woning kan komen.

⁷ [5 de Stassartstraat - Google Maps](#)

Kanttekeningen	Laden en lossen moet in nabijheid mogelijk blijven
-----------------------	--

Toelichting: De reden om alleen bepaalde doelgroepen niet toe te laten tot een gebied is om wel b.v. bewoners toegang te geven, maar niet forenzen of bezoekers.

Maatregel 14 (bekrachtigde afspraak)	Autovrij maken van gebieden op bepaalde momenten voor bepaalde doelgroepen (combinatie)
Beoogd effect (per gebied)	Minder auto- of vrachtverkeer naar het gebied op bepaalde momenten, minder geparkeerde auto's in het gebied en/of minder laden en lossen en meer gebruik van fiets en OV naar het gebied
Doelgroepen	Forenzen en/of bezoekers
Voorbeeld	Afsluiten wijk rondom Adriaan van Ostadelaan tijdens thuiswedstrijden van FC Utrecht.
Uitzonderingen	...
Kanttekeningen	Laden en lossen moet in nabijheid mogelijk blijven

Toelichting: De reden om alleen bepaalde doelgroepen niet toe te laten tot een gebied en ook nog alleen op bepaalde momenten is om wel b.v. bewoners toegang te geven, maar niet bezoekers van een evenement, dus om incidentele overlast tegen te gaan. Dit kan geeffectueerd worden als auto's standaard niet toegelaten worden tot het gebied (Verkeersbesluit verboden voor auto's met uitzonderingen).

Mogelijke combinaties

De hierboven beschreven maatregelen betreffen verschillende smaken van hetzelfde thema. Er is dan ook eerder sprake van het kiezen van de meest passende smaak voor elke situatie. Combinaties zijn niet logisch.

3.5 Voorkomen van autoverkeer: wegcapaciteit en weginrichting (C2.2)

Ook kan de hoeveelheid autoverkeer worden beïnvloed door de auto minder ruimte te geven op de weg. Hiervoor zijn de volgende maatregelen mogelijk:

Maatregel 15 (fysieke maatregel)	Ontwerpnormen voor alle vervoerwijzen (eventueel met prioritering) bij weginrichting, waardoor minder ruimte voor auto
Beoogd effect (gemeentebreed)	Indien meer ruimte in het wegprofiel aan lopen, fietsen en OV wordt gegeven, zal er minder ruimte overblijven voor de auto (om te rijden of te parkeren). Door ontwerpnormen voor lopen, fietsen en OV aan te scherpen en deze meer prioriteit te geven, zal er vaker minder ruimte en minder prioriteit zijn voor de auto.
Doelgroepen	Forenzen (want minder capaciteit speelt vooral in de spits). Dit raakt alle verkeersdeelnemers.
Voorbeeld	Adriaan van Ostadelaan, Croeselaan, Ledig Erg, Lombokplein
Uitzonderingen	Geen uitzonderingen, fysieke maatregel geldt altijd en voor iedereen.

Kantttekeningen	Een veelgehoord bezwaar is dat autoverkeer uitwijkt naar andere routes. Dit is niet altijd het geval. In veel gevallen 'verdwijnt' het verkeer ook voor een deel.
------------------------	---

Maatregel 16 (fysieke maatregel) Verminderen wegcapaciteit	
Beoogd effect (per locatie)	Door het expliciet verminderen van de wegcapaciteit (minder rijstroken) kunnen er minder auto's (per uur) over een weg rijden en wordt de hoeveelheid autoverkeer begrenst.
Doelgroepen	Forenzen (want minder capaciteit speelt vooral in de spits). Dit raakt alle verkeersdeelnemers.
Voorbeeld	't Goylaan, Catharijnesingel (bak), Westelijke Stadsboulevard
Uitzonderingen	Geen uitzonderingen, fysieke maatregel geldt altijd en voor iedereen
Kantttekeningen	Een veelgehoord bezwaar is dat autoverkeer uitwijkt naar andere routes. Dit is niet altijd het geval. In veel gevallen 'verdwijnt' het verkeer ook voor een deel. Feitelijk wordt de capaciteit van het netwerk als geheel vermindert.

Mogelijke combinaties

Het is logisch om het reduceren van wegcapaciteit te combineren met het ruimte geven aan andere vervoerwijzen of andere ambities (groen, verblijven). Dat versterkt het draagvlak voor de maatregel. Maatregel 15 betreft het vooraf begrenzen van de wegcapaciteit. Maatregel 16 betreft het achteraf reduceren van de wegcapaciteit. Indien de vrijgekomen ruimte een andere functie krijgt, is een besluit tot onttrekking aan de openbaarheid op grond van de Wegenwet nodig.

3.6 Verminderen van parkeren: vergunningen (C3.1)

De volgende maatregelen hebben allemaal te maken met parkeervergunningen en hebben als doel parkeren en/of parkeeroverlast te verminderen.

Algemene notities vooraf over de maatregelen die te maken hebben met parkeervergunningen:

- Bewoners worden ook geraakt door deze maatregelen. Dat is niet de beoogde doelgroep.
- Werknemers en bezoekers worden niet of nauwelijks geraakt door maatregelen met parkeervergunningen omdat die meestal geen vergunning bij het werk hebben. Dat geldt wel voor ondernemers en bedrijven (soms een beperkt aantal vergunningen). Dat is de voornaamste doelgroep van deze maatregelen. De maatregelen zijn dan ook met name effectief in buurten/straten met veel bedrijven en/of winkels.

- Het afnemen of veranderen van bestaande vergunningen is heel lastig (soort onteigenen), zo niet onmogelijk. Het zou dan meer om een transitieconstructie gaan: nieuwe vergunningen worden onder het nieuwe regime gedaan, terwijl oude vergunningen ongewijzigd blijven. Aangezien bedrijven vaak lang op een bepaalde plek gevestigd zijn, kan het decennia duren voordat het beoogde effect zichtbaar is. Wellicht is het mogelijk om met een officiële aankondiging van te voren na een paar jaar de bestaande vergunningen om te zetten naar een ander type.
- Bewoners werken niet elke dag en niet altijd op de genoemde tijden. De auto moet dan alsnog geparkeerd kunnen worden en ook geparkeerd blijven. De maatregelen hebben dan grote impact voor bewoners en zijn daarmee alleen uitvoerbaar indien er alternatieven zijn.

Maatregel 17 (vergunningen)	Parkeerrestricties op bepaalde momenten voor bepaalde doelgroepen (bedrijven/bewoners bij winkelstraten tijdens openingstijden of 2^e bewonersvergunning overdag)
Beoogd effect (per gebied)	Door de vergunning voor verschillende doelgroepen (bewoners, bedrijven) te differentiëren in tijd wanneer de vergunning wel of niet geldig is, wordt voorkomen dat ze tegelijkertijd parkeren. Bewoners mogen niet tijdens kantooruren en ondernemers mogen niet in de avond en nacht. Dit is relevant voor winkelstraten als er overdag ook nog bezoekers komen.
Doelgroepen	Bedrijven (en ondernemers)

Voorbeeld	Niet bekend
Uitzonderingen	De gebruikelijke uitzonderingen (minder validen, zorgverleners)
Kanttekeningen	Een deel van de bewoners gebruikt niet dagelijks de (tweede) auto en heeft dan een probleem waar ze de auto dan kunnen parkeren. Daarom zal er altijd in de buurt een 24/7 oplossing moeten zijn. Als de parkeerplaatsen allemaal nodig zijn voor bezoekers, dan kunnen vergunninghouders allemaal niet in de bepaald tijdvensters (tijdens openingstijden) in de winkelstraat parkeren. Er is dan alleen betaald parkeren, voor iedereen. Buiten openingstijden zijn de plekken wel beschikbaar voor vergunninghouders (voor een tweede auto). Het moet voor ondernemers wel mogelijk blijven om te kunnen laden en lossen met hun eigen voertuig (afhankelijk van het type bedrijf). Daarvoor is het niet nodig om de rest van de dag voor de eigen deur te blijven staan als het voertuig niet gebruikt wordt. In gebieden waar alleen tussen 6:00 en 11:00 u betaald parkeren geldt, is deze maatregel niet of minder effectief.

Toelichting: Als het zo lastig wordt om in de buurt van de woning of de eigen winkel te parkeren, kan dit leiden tot minder autogebruik (andere vervoerwijze) of zelfs het wegdoen van de (tweede) auto. Een tweede auto moet anders buiten het gebied met restricties geparkeerd worden.

Maatregel 18 (vergunningen)	Parkeerrestricties voor bepaalde doelgroepen (ondernemersvergunning, alleen vergunninghouders zonder betaald parkeren)
Beoogd effect (per gebied)	Geen of minder vergunningen voor bedrijven/ondernemers leidt tot minder parkeren (in de betreffende straat). Restricties voor bewoners is ook mogelijk, maar niet een beoogde doelgroep van deze inventarisatie. Andersom is het ook mogelijk om alleen vergunningenparkeren in te voeren, dus zonder betaald parkeren voor bezoekers.
Doelgroepen	Bedrijven (en ondernemers) of bezoekers
Voorbeeld	Parkeren alleen voor vergunninghouders (verkeersbord E09)
Uitzonderingen	De gebruikelijke uitzonderingen (minder validen, zorgverleners)

Kanttekeningen	Het moet voor ondernemers wel mogelijk blijven om te kunnen laden en lossen met hun eigen voertuig (afhankelijk van het type bedrijf). Daarvoor is het niet nodig om de rest van de dag voor de eigen deur te blijven staan als het voertuig niet gebruikt wordt. In gebieden waar alleen tussen 6:00 en 11:00 u betaald parkeren geldt, is deze maatregel niet of minder effectief.
-----------------------	---

Toelichting: Dit kan geëffectueerd worden met een Verkeersbesluit (onderbord). De maatregel kan verzacht worden door de ondernemers wel elders parkeergelegenheid te geven (elders is de wijk of op een P+R/transferium).

Maatregel 19 (vergunningen)	Parkeerrestricties voor bepaalde straten (winkelstraten, smalle woonstraten)
Beoogd effect (per straat)	Door het verminderen van het aantal vergunningen dat in een bepaalde straat geldig is (alleen directe bewoners) of instellen van alleen parkeren voor vergunninghouders kan de parkeerdruk en de verkeersdrukte worden teruggebracht.
Doelgroepen	Bedrijven en bezoekers
Voorbeeld	Parkeren alleen voor vergunninghouders (verkeersbord E09) of parkeerbeugels (Groenmarktstraat aan één zijde)
Uitzonderingen	De gebruikelijke uitzonderingen (minder validen, zorgverleners)

Kanttekeningen	Deze bewoners hebben dan geen vergunning meer in de rest van de wijk. Als er te weinig plekken zijn voor alle woningen, kan dat een probleem worden. In een hele wijk is het makkelijker om een plek te vinden. Als deze oplossing in een groot gebied wordt toegepast, dan is er helemaal geen parkeergelegenheid meer voor bezoekers. Het moet voor ondernemers wel mogelijk blijven om te kunnen laden en lossen met hun eigen voertuig (afhankelijk van het type bedrijf). Daarvoor is het niet nodig om de rest van de dag voor de eigen deur te blijven staan als het voertuig niet gebruikt wordt. In gebieden waar alleen tussen 6:00 en 11:00 u betaald parkeren geldt, is deze maatregel niet of minder effectief.
-----------------------	--

Maatregel 20 (sturen met prijsprikkels)	Duurder maken vergunningen bedrijven (ontmoedigen 1^e, 2^e en of 3^e vergunning)
Beoogd effect (per gebied)	Minder interesse voor een parkeervergunning, waardoor het autobezit afneemt en daarmee ook de verkeersdrukke.
Doelgroepen	Bedrijven (die hebben soms ook meerdere vergunningen)
Voorbeeld	Niet bekend
Uitzonderingen	De gebruikelijke uitzonderingen (minder validen, zorgverleners)
Kanttekeningen	In gebieden waar alleen tussen 6:00 en 11:00 u betaald parkeren geldt, is deze maatregel niet of minder effectief.

Maatregel 21 (vergunningen)	Afbouwen aantal vergunningen (geen nieuwe vergunningen uitgeven)
Beoogd effect (per gebied)	Als er minder vergunningen zijn, kunnen er minder mensen met de auto naar het werk
Doelgroepen	Bedrijven (die hebben soms ook meerdere vergunningen)
Voorbeeld	Niet bekend
Uitzonderingen	-
Kanttekeningen	Het moet voor ondernemers wel mogelijk blijven om te kunnen laden en lossen met hun eigen voertuig (afhankelijk van het type bedrijf). Daarvoor is het niet nodig om de rest van de dag voor de eigen deur te blijven staan als het voertuig niet gebruikt wordt. Dit voertuig moet dan elders worden geparkeerd. In gebieden waar alleen tussen 6:00 en 11:00 u betaald parkeren geldt, is deze maatregel niet of minder effectief.

Toelichting: Een mogelijk effect kan zijn dat bedrijven van elkaars parkeervoorzieningen gebruik gaan maken, ook op eigen terrein. Dit is acceptabel, want het doel wordt alsnog bereikt: minder overlast en hinder ten gevolge van parkeren.

Maatregel 22 (vergunningen)	Uitplaatsen vergunningen bedrijven naar parkeren op afstand
Beoogd effect (per gebied)	Door vergunningen voor parkeren in de omgeving van het bedrijf om te zetten naar een vergunning voor parkeren op afstand (in een transferium of P+R), zal de parkeerdruk dalen en de verkeersdrukte afnemen.
Doelgroepen	Bedrijven (die hebben soms ook meerdere vergunningen)
Voorbeeld	Niet bekend
Uitzonderingen	-

Kanttekeningen	Als een parkeerplek op afstand wordt aangeboden, dient er ook passend vervoer naar het bedrijf/bestemming georganiseerd te worden. Dit is in de regel dan regulier OV. In het abonnement van de parkeerplek dient dan ook een OV-trajectabonnement en/of Ov-fietsabonnement te zitten. Of de prijs van een regulier OV-trajectabonnement en de parkeervergunning op afstand moet vergelijkbaar (of goedkoper) zijn als de prijs van een parkeerabonnement op de bestemming. Dit geldt in ieder geval bij een transitiefase. Voor bedrijven die langs een OV-lijn van en naar de P+R zitten is dit makkelijker te accepteren als voor een bedrijf waarvoor dat niet zo is. Het moet voor ondernemers wel mogelijk blijven om te kunnen laden en lossen met hun eigen voertuig (afhankelijk van het type bedrijf). Daarvoor is het niet nodig om de rest van de dag voor de eigen deur te blijven staan als het voertuig niet gebruikt wordt. In gebieden waar alleen tussen 6:00 en 11:00 u betaald parkeren geldt, is deze maatregel niet of minder effectief.
-----------------------	--

Mogelijke combinaties

De hiervoor genoemde maatregelen voor het differentiëren zijn vooral verschillende smaken. Daarmee is niet zozeer sprake van mogelijke combinaties, maar weer van de juiste keuze voor elke situatie. Wel kan differentiëren in voorwaarden van vergunningen gecombineerd worden met het afbouwen van vergunningen of het omzetten van vergunningen naar parkeren op afstanden. Die laatste kan ook juist een alternatief oplossing zijn voor bedrijven die door een maatregelen geconfronteerd worden met dat ze niet meer voor de deur of in de directe omgeving kunnen parkeren. Vergunningen (of abonnementen) voor parkeren op afstand kan ook een tijdelijke maatregel zijn voor bedrijven die problemen denken te krijgen door het verliezen van parkeervergunningen in de omgeving.

3.7 Verminderen van parkeren: parkeerareaal (C3.2)

De volgende maatregelen hebben te maken met het gebruik van en de omvang van het parkeerareaal:

Maatregel 23 (fysieke maatregel)	
Verminderen aantal parkeerplaatsen op straat	
Beoogd effect (per gebied)	Minder ruimte om te parkeren betekent minder autoverkeer (en meer ruimte voor andere functies)
Doelgroepen	Alle
Voorbeeld	Mariaplaats
Uitzonderingen	-
Kanttekeningen	Om te voorkomen dat deze maatregel vooral bewoners treft, zal er een slimme combinatie met vergunningen gezocht moeten worden.

Toelichting: Juist in werkgebieden of in gemengde zones kan deze maatregelen tot effect hebben dat er minder ruimte is voor werknemers en bezoekers. Het gaat vooral om minder reguliere plekken. Er is ook steeds extra capaciteit nodig voor elektrisch laden en deelauto's.

Maatregel 24a (bekrachtigde afspraak)	Verplicht reserveren parkeerplek (in openbare garages, op kenteken, drempelverhogend en vol=vol)
Beoogd effect (per gebied)	Reserveren in garages is drempelverhogend, waardoor met minder spontaan en minder met de auto komt. Tegelijk kan gestuurd worden op aankomsttijden (minder tijdens pieken) door er een tijdsslot aan te koppelen.
Doelgroepen	Forenzen en bezoekers
Voorbeeld	-
Uitzonderingen	-
Kanttekeningen	Als er mensen aankomen bij de garage en die hebben zich niet aangemeld, zou alsnog toegang gegeven kunnen worden, maar dan met een hoger uurtarief of een extra starttarief.

Toelichting: Door deze extra handeling voor bezoekers met de auto in te stellen, neemt het gemak om zomaar met de auto ergens naar toe te rijden sterk af. Dit verhoogt het maken van bewuste keuzes over de te maken reis. Door ook een beoogde eindtijd te vragen, kan ook gestuurd worden op de uitrijtijd. Dit werkt alleen in combinatie met duur genoeg betaald parkeren op straat.

Maatregel 24b (bekrachtigde afspraak)	Verplicht reserveren parkeerplek (in private garages bij bedrijven, op kenteken, drempelverhogend en vol=vol)
Beoogd effect (per gebied)	Reserveren in garages is drempelverhogend, waardoor met minder spontaan en minder met de auto komt. Tegelijk kan gestuurd worden op aankomsttijden (minder tijdens pieken) door er een tijdsslot aan te koppelen.
Doelgroepen	Forenzen en bezoekers
Voorbeeld	Bij bedrijven met beperkte parkeercapaciteit dienen bezoekers zich van te voren aan te melden.
Uitzonderingen	-
Kanttekeningen	Als er bezoekers aankomen bij de garage en die hebben zich niet aangemeld, zou alsnog toegang gegeven kunnen worden, maar dan met een vervelende administratieve handeling of reprimande voor de ontvanger (gastheer).

Toelichting: Deze maatregel dient met de betreffende bedrijven afgesproken te worden. Dat kan via b.v. het opstellen van een mobiliteitsplan (zie maatregel 1).

Maatregel 25 Verhogen tarieven (garages en straatparkeren) (sturen met prijsprikkels)	
Beoogd effect (per parkeerschil)	Hogere parkeerkosten is een drempel en leidt mogelijk tot een andere vervoerwijzekeuze en/of een korter verblijf, daarmee tot een lagere parkeerdruk en minder verkeer.
Doelgroepen	Forenzen en bezoekers
Voorbeeld	Utrecht heeft al redelijk hoge tarieven, net als Amsterdam. Pilot Den Haag vast parkeertarief € 50 ⁸
Uitzonderingen	Minder validen en zorgverleners
Kanttekeningen	Dit is minder effectief indien er nog sprake is van alternatieve parkeermogelijkheden met een laag tarief of zonder betaald parkeren in de buurt.

Toelichting: Een variant is om te werken met een starttarief voor parkeren. Met een starttarief wordt kort parkeren ook duur. Dit leidt mogelijk tot minder gebruik van de auto voor korte bezoeken, zoals naar een winkel. Voor de beoogde doelgroepen forenzen en bezoekers van evenementen is dit minder relevant.

Maatregel 26 Verhogen tarieven (garages en straatparkeren) op bepaalde momenten (b.v. aankomst in ochtendspits en vertrek in avondspits, of andersom: korting bij aankomst/vertrek net voor/na spits)	
Beoogd effect (per gebied)	Minder aankomend en vertrekkend autoverkeer op drukke momenten (betere spreiding van aankomst en vertrekdrukke) en daardoor minder belasting van het wegennet. Ook de parkeerdruk kan hiermee lager worden indien forenzen en bezoekers eerder vertrekken, voordat bewoners thuis komen.
Doelgroepen	Forenzen en bezoekers
Voorbeeld	UMC
Uitzonderingen	Minder validen en zorgverleners
Kanttekeningen	Het variëren van tarieven over de dag moet dan wel goed gecommuniceerd worden naar gebruikers, ook hoe de korting/opslag berekend wordt. In gebieden waar alleen tussen 6:00 en 11:00 u betaald parkeren geldt, is deze maatregel niet of minder effectief.

⁸ [Waarom je in Den Haag nu altijd 50 euro betaalt voor parkeren \(autovisie.nl\)](https://www.autovisie.nl/2019/05/01/50-euro-betaalt-voor-parkeren/)

Maatregel 27 (bekrachtigde afspraak)	Bij uitbreiding nieuwbouw verplichten van delen van privaat parkeerareaal
Beoogd effect (per locatie)	Door privaat parkeerareaal van bestaande bedrijven te delen met een nieuwe woningbouwontwikkeling er vlak bij, hoeft er geen nieuw parkeerareaal te worden gebouwd. Dit betekent enerzijds dat het parkeerareaal beter wordt benut, maar ook dat de netto drukte niet toeneemt. Forenzen en bewoners kunnen immers niet tegelijk op een parkeerplek staan. Daarmee worden pieken in aankomend en vertrekkend verkeer ook voorkomen (de bewoner kan pas thuis komen nadat de forens vertrokken is.
Doelgroepen	Forenzen (en bewoners)
Voorbeeld	Voorbeeld is Papendorp Hub XL en het maaiveld parkeren daar. Gemeente heeft meer ruimte geboden omdat bedrijven onderling een parkeerdeelsysteem opgezet hebben. Deze maatregel is andersom zeer gangbaar. Forenzen parkeren regelmatig in woonwijken, waardoor bewoners ook pas thuis kunnen komen nadat de forenzen zijn vertrokken.
Uitzonderingen	-

Kanttelingen	De maatregel werkt alleen als de bewoners overdag niet hun auto in de garage laten staan. Bewoners 'moeten' dus weg. Er kan dus geen sprake zijn van 100% uitwisseling. Een deel van het areaal moet beschikbaar zijn voor auto's van bewoners die niet weggaan met de auto. Dit kan variëren per dag van de week. Over de dag genomen komt er wel meer verkeer bij. Omdat dit (gedwongen) gespreid is, leidt dit niet tot overlast of een slechtere bereikbaarheid.
---------------------	--

Maatregel 28 (bekrachtigde afspraak) Aankopen privaat parkeren t.b.v. dubbelgebruik/delen parkeerareaal	
Beoogd effect (per locatie)	Door aankopen privaat parkeerareaal, kan dit worden ingezet voor openbaar parkeerareaal of voor gedeeld parkeerareaal voor ontwikkelingen. Hier kan vervolgens weer op gestuurd worden via dubbelgebruik, etc. (zie maatregel 31).
Doelgroepen	Forenzen (en bewoners)
Voorbeeld	Den Haag parkeergarage De Zeeheld, Groningen parkeergarage Haddingestraat, Noordwijk parkeergarage Azzurro, Tilburg parkeergarage Emmapassage. Dit waren echter al openbare parkeergarages.
Uitzonderingen	-
Kanttelingen	Dit vergt grote investeringen die niet terug te verdienen zijn uit de exploitatie. Het doel moet zijn om nieuwe investeringen in parkeervoorzieningen te voorkomen, waarmee de investering uit de ontwikkeling betaald zou moeten worden.

Maatregel 29 (bekrachtigde afspraak) Maximum parkeervolume/norm bedrijven	
Beoogd effect (per gebied)	Een maximum aan parkeren betekent ook een maximum aan het aantal auto's dat naar het bedrijf komt.
Doelgroepen	Forenzen
Voorbeeld	In het stationsgebied realiseren bedrijven geen eigen parkeren meer, maar maken ze gebruik van de parkeergarage Jaarbeursplein. In Papendorp en rondom Leidsche Rijn Centrum zijn ook maximum normen gesteld.
Uitzonderingen	-
Kanttelingen	Dit werkt alleen indien er geen overloopgedrag naar parkeren in de omgeving kan plaatsvinden, b.v. in woonwijken of bij sportvoorzieningen. Dit is bij goed per OV bereikbare locaties makkelijker dan bij snelweglocaties.

Toelichting: Voorheen was gebruikelijk om een norm te stellen voor het minimaal aantal parkeerplaatsen dat een bedrijf moet realiseren om overlast in de omgeving te voorkomen. Steeds meer is gebruikelijk om een maximum norm te stellen. Hier neemt het risico op overlast toe en zijn vaak flankerende maatregelen nodig (b.v. betaald parkeren in de omgeving).

Parkeernormen gemeente Utrecht zijn al minimum- en maximumnorm tegelijk⁹.

Mogelijke combinaties

De maatregelen in deze categorie parkeerareaal zijn deels goed te combineren. Logische combinaties zijn het eerst duurder maken van parkeren voordat het areaal verkleind wordt. Ook het organiseren van meer gedeeld of openbaar parkeerareaal in garages of afgesloten terreinen is logisch om te doen, voordat het areaal straatparkeren wordt afgebouwd. Reserveren van parkeerplekken is altijd mogelijk en altijd drempelverhogend, ook bij privaat parkeerareaal (zelfs bij bewonersparkeren), maar is niet mogelijk bij straatparkeren (uitgezonderd de eigen parkeerplaats voor minder validen).

3.8 Mogelijke combinaties van maatregelen uit verschillende categorieën

Deze combinaties tussen de categorieën lijken logisch en elkaar aanvullend of versterkend:

- Indien werkgevers gestimuleerd worden om mobiliteitsmanagementmaatregelen te nemen, b.v. door het maken van een mobiliteitsplan (1), dan is dat een logisch moment om ook afspraken te maken over reductie (32/33) of delen (31) van het eigen parkeerareaal en/of eventuele vergunningen (21 t/m 26) die ze hebben in de omgeving.
- Als bedrijven hun parkeerareaal direct bij het bedrijf bereid zijn te verkleinen (32/33) of delen (31), dan willen ze wellicht een (tijdelijke) overloopgarantie door abonnementen voor parkeren op afstand te kunnen krijgen (26).
- Bij evenementen met streng gereguleerd parkeren (maatregelen 7-9) kan in de omgeving een tijdelijk toegangsverbod worden ingesteld voor de doelgroep bezoekers (16) om overlast te voorkomen.

⁹ Zie pagina 4 [Document Utrecht - Module Parkeernormen.pdf](#) - iBabs RIS ([bestuurlijkeinformatie.nl](#))

4. Aandachtspunten en aanbevelingen

4.1 Aandachtspunten

Om bovenstaande maatregelen effectief in te zetten, moet wel voldoende rekening gehouden worden met deze aandachtspunten:

- Benut het juiste moment (verhuizing van een bedrijf, verandering van een fysieke situatie, nieuwe wetgeving);
- Geef bedrijven de tijd om nieuwe situatie voor te bereiden of bouw rechten stapsgewijs af (t.b.v. draagvlak en voorkomen schadeclaims);
- Combineer zoet en zuur (wortel en stok). Een dwingende maatregel kan het effect van een verleidende maatregel versterken, terwijl andersom een verleidende maatregel soms een belangrijk alternatief kan zijn van wat niet meer mag of kan ten gevolge van de dwingende maatregel;
- Maatregelen zijn niet gratis. Ze leveren in alle gevallen wel iets op. De maatregel kan financiële kosten hebben en niet-financiële opbrengsten (leefbaarheid, milieu, etc.);
- De maatregel moet in verhouding zijn met probleem, zodat mensen beter snappen en accepteren dat de maatregel nodig is. Daarom is het niet gewenst om overal hetzelfde doen;
- En toch ook basis op orde: alternatieven organiseren en toegankelijk maken (nodig als randvoorwaarde en/of voor draagvlak). Het openbaar vervoer zit op sommige (drukke) momenten vol en is dan geen alternatief. Veel fietspaden zijn druk waardoor mensen zich niet veilig voelen en niet meer gaan fietsen. Dan is fiets geen aantrekkelijk alternatief.

4.2 Aanbevelingen

Uit de inventarisatie kwamen ook enkele aanbevelingen voor het inzetten of prioriteren van de genoemde maatregelen:

- Start met maatregelen ten behoeve van evenementen die vergunningplichtig zijn. Dit lijkt een relatief geringe inspanning met een potentieel groot effect. Dat is vooral omdat bezoekers van evenementen via de toegang goed te bereiken zijn en anderzijds omdat evenementen tot grote incidentele pieken kunnen leiden waar de omgeving niet op is ingericht. Voor de Jaarbeurs (meestal niet vergunningplichtig) zou dit met aanvullende afspraken bereikt kunnen worden;
- Start op de plekken waar de grootste urgentie en problemen zijn. Denk aan de Kanaalstraat (bereikbaarheid, verkeersoverlast en parkeerdruk), de Amsterdamse Straatweg (idem), Rijnsweerd en Utrecht Science Park (bereikbaarheid, parkeerproblematiek en relatie met verbreding van de A27), Lage Weide (belemmeringen voor uitbreiding en verdichting, lopende initiatieven), Kanaleneiland-Zuid (bereikbaarheid en voorkomen overlast en hinder in relatie tot ontwikkeling Merwede);
- Maatregelen in de categorie parkeervergunningen zijn waarschijnlijk zeer effectief. Dit past ook bij het nieuwe parkeerbeleid dat nu wordt geïmplementeerd (volgende stap) en biedt diverse maatwerk-mogelijkheden. Dit is waarschijnlijk ook het meest effectief in gemengde wijken met wonen en kleinschalige bedrijven;

- Op bedrijventerreinen en kantorenparken is het maken van dwingende, collectieve afspraken waarschijnlijk het meest effectief, zeker indien bij die bedrijven de wens is tot uitbreiding of intensivering. Dit kan goed gecombineerd worden met de maatregelen opstellen mobiliteitsplan, omdat dan door de bedrijven een goede analyse wordt gemaakt van wat de problematiek precies is en wat dus de beste en passende (mobiliteitsmanagement)oplossingen zijn;
- Voer geen uniforme, gemeentebrede maatregelen in terwijl de problematiek en de omstandigheden niet overal hetzelfde zijn (b.v. aanvullende maatregelen in het kader van betaald parkeren en vergunningen). Dit zal daardoor naar verwachting eerder op weerstand stuiten dan tot breed draagvlak leiden. Het is beter te focussen op maatwerk. Het is wel mogelijk om gemeentebreed beleid te definiëren ('als we het doen, dan doen we het zo'), maar implementeer het dan niet overal tegelijkertijd en op dezelfde manier;
- Schoolomgevingen zijn ook urgent, vooral vanwege verkeersveiligheid. Dat betreft eigenlijk een andere doelgroep (ouders), die vaak tegelijkertijd ook werknemer zijn;
- Koppel een maatregel aan een ambitie en het liefst ook een probleem (een ambitie kan ook worden vertaald naar een probleem, b.v. dat de huidige situatie niet voldoet aan de gewenste ambitie). Als er geen probleem is, waarom zou je dan iets willen veranderen? Dit draagt bij aan het verkrijgen van draagvlak van b.v. de werkgever om een maatregel in te voeren;
- In de binnenstad zijn al veel interessante maatregelen geïmplementeerd, waardoor er ervaring én bewijs is over wanneer iets werkt. Deze centrumaanpak zou gekopieerd kunnen worden naar omliggende wijken met vergelijkbare omstandigheden. Zo

zijn wijken als Ondiep en Lombok niet veel anders dan de binnenstad, b.v. op loopafstand van Utrecht Centraal en op fietsafstand vanuit vrijwel de gehele stad;

- Voor het vervolg: steek niet teveel energie in het proberen om onderbouwing van effecten te bepalen. Dit is moeilijk, veel data bestaat niet. Het is relevant om juist doelen te stellen: we willen dat dit het effect is;
- Zorg voor goede voorbeelden die helpen om draagvlak te creëren. Denk aan de herinrichting van de Mariaplaats en de Adriaan van Ostadelaan. Dat was 'bewijs' dat de effecten positief zijn en leidde tot 'dat willen wij ook'.