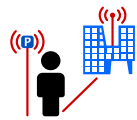


Aanpak betaald parkeren



Inhoud

1. Inleiding 3



2. Aanleiding start aanpak betaald parkeren 4



3. Onderzoek 7



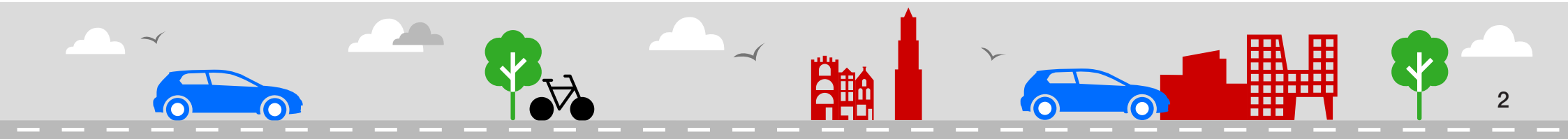
4. Participatie 8



5. Buurtpeiling 10



6. Uitvoering 11



1. Inleiding

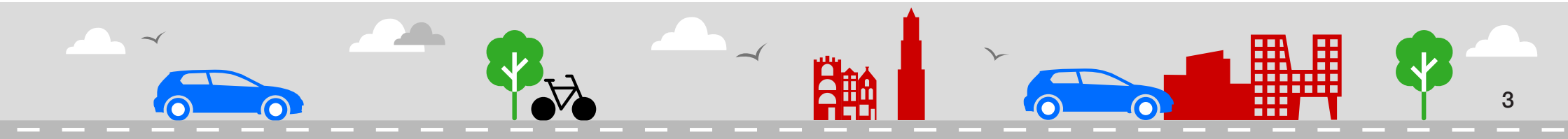
Betaald parkeren is een effectieve manier om parkeeroverlast tegen te gaan. Parkeerders die geen bestemming hebben in de wijk gaan op zoek naar een alternatief zodra zij voor parkeren moeten betalen. Dit kan een andere parkeerplaats zijn, of een ander parkeergebied. Daarnaast worden mensen door betaald parkeren gestimuleerd om na te denken over mobiliteitsalternatieven voor de (eigen) auto. In gebieden waar voor parkeren betaald moet worden komen minder auto's. Dat heeft niet alleen consequenties voor de bezetting van parkeerplaatsen, maar ook voor de drukte op de weg.

Soms is het voor een wijk of buurt wenselijk om betaald parkeren in te voeren, omdat de overlast van geparkeerde auto's in het gebied zo groot is dat de leefbaarheid in het geding komt. In andere gevallen is het, naast het tegengaan of voorkomen van parkeeroverlast, nodig om betaald parkeren in te voeren omdat het anders te druk wordt op het omliggende wegennet. Doordat het aantal auto's afneemt in gebieden waar we betaald parkeren invoeren, ontstaan kansen om de openbare ruimte anders in te richten en meer plek te reserveren voor lopen, fietsen, ontmoeten en groen.

Zodra de invoering van betaald parkeren in een gebied ter sprake komt, gaan wij daarover met bewoners en bedrijven in de wijk in gesprek. In deze gesprekken kijken we niet alleen naar het parkeren zelf, maar ook naar alternatieven voor de eigen auto en wensen voor verbetering van de buurt. Zoals meer groen, fietsparkeren en deelauto's. In de meeste gevallen bepalen bewoners en bedrijven of er ook echt betaald parkeren komt. In sommige gevallen, als het belang van betaald parkeren de wijk overstijgt, kunnen bewoners en bedrijven niet kiezen of er betaald parkeren komt. Wel gaan we in gesprek over de wijze waarop we betaald parkeren invoeren. Het kan bijvoorbeeld gaan over de tijden van betaald parkeren en wensen voor verbetering van de leefbaarheid in de wijk.

Parkeervisie

De Aanpak betaald parkeren is een uitwerking van de parkeervisie. De Aanpak betaald parkeren komt in de plaats van de Procedure Invoering Betaald Parkeren. We beschrijven in deze aanpak hoe we de nieuwe procedure voor invoering van betaald parkeren inrichten. Zowel voor gebieden waar alleen met voldoende draagvlak betaald parkeren kan worden ingevoerd, als in gebieden waar we zonder draagvlakmeting betaald parkeren invoeren. Ook geven we aan op welke manieren we de buurt betrekken bij het proces.



2. Aanleiding start aanpak betaald parkeren

Er zijn twee mogelijke aanleidingen voor het opstarten van de Aanpak betaald parkeren:

- De gemeenteraad heeft besloten dat in een gebied betaald parkeren wordt ingevoerd, om de hoeveelheid verkeer (bijvoorbeeld als gevolg van een nabijgelegen bouwontwikkeling) te beperken.
- We krijgen signalen over parkeeroverlast van bewoners, handhavers, of de nood- en hulpdiensten.

Raadsbesluit invoeren betaald parkeren

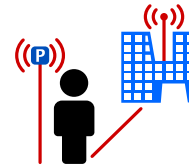
Op sommige locaties in de stad is het noodzakelijk om de hoeveelheid verkeer te beperken, bijvoorbeeld omdat in een aangrenzend gebied (nieuw) bouwontwikkelingen zijn gepland. Door het invoeren van betaald parkeren in het ontwikkelgebied en in de omgeving, voorkomen we dat bewoners en bezoekers voor wie bij de ontwikkeling zelf geen plek is, uitwijken naar aangrenzende wijken. Dit is niet alleen noodzakelijk om parkeeroverlast in deze wijken te voorkomen, maar ook om te voorkomen dat er te veel auto's naar het gebied komen en de wegen binnen en buiten de stad overbelast raken.

Parkeeroverlast

Zodra we merken dat er ergens overlast is of gaat ontstaan door geparkeerde auto's bekijken we of er aanleiding is om de stappen in deze aanpak te doorlopen. We monitoren de signalen van parkeeroverlast die we ontvangen via onder andere de 'Slim Melden App' en leggen deze naast parkeerdrukgegevens die we verzamelen en naast constatering over de toegankelijkheid en veiligheid. De invoering van betaald parkeren is in dit geval alleen mogelijk als uit de buurtpeiling blijkt dat een meerderheid van de aangeschreven adressen voor de invoering van betaald parkeren stemt.

Criteria parkeeroverlast

In een buurt wordt de Aanpak betaald parkeren opgestart bij (verwachte) parkeeroverlast wanneer aan minimaal twee van de volgende criteria is voldaan:



1. Signalen bewoners; de gemeente ontvangt signalen van bewoners over parkeeroverlast.



2. Parkeerdruk; de gemiddelde parkeerdruk is op tenminste één moment gedurende twee weken hoger dan 80%.

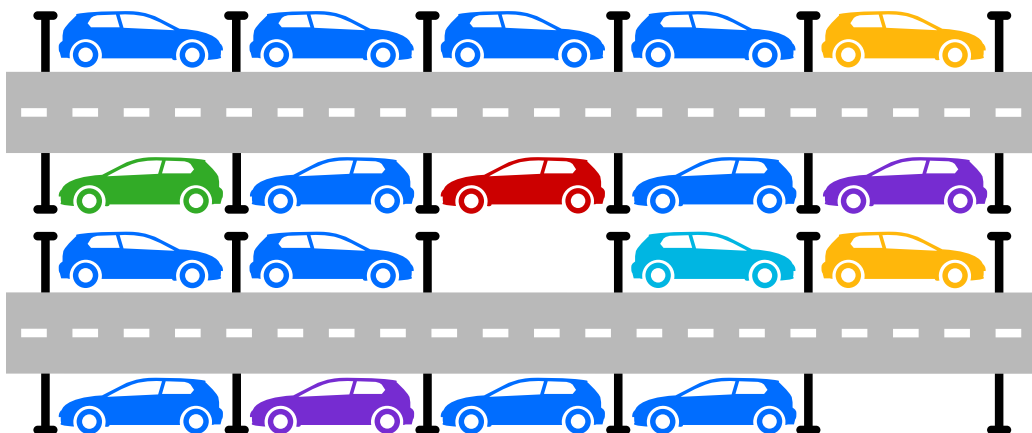


3. Toegankelijkheid; er is geconstateerd dat de doorgang voor voetgangers, rolstoelen en kinderwagens op de stoep regelmatig wordt belemmerd, of de inzameling van huisvuil wordt gehinderd, of het zicht wordt belemmerd door geparkeerde auto's.



4. Veiligheid; er is geconstateerd dat de weg niet voldoende vrij is voor nood en hulpdiensten om te kunnen passeren. Bijvoorbeeld als gevolg van foutief parkeergedrag zoals parkeren op hoeken.





Voorbeeld hoge parkeerdruk

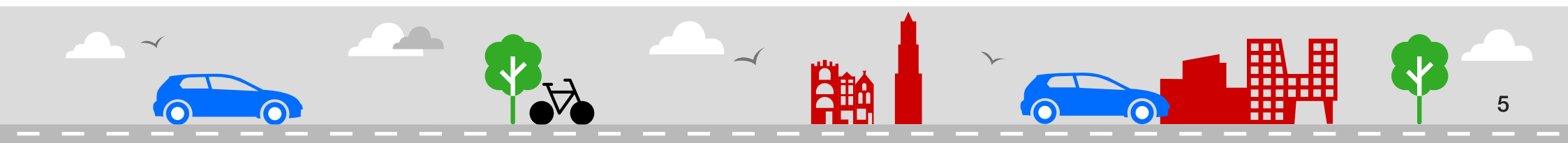
Parkeerdruk

Bij het in beeld brengen van de parkeerdruk houden we rekening met éénmalige of tijdelijke gebeurtenissen, zoals evenementen en werkzaamheden. De parkeerdruk wordt gedurende twee opeenvolgende weken, op drie momenten gemeten. Hier kan van afgeweken worden wanneer daar aanleiding voor is. Bijvoorbeeld als de parkeerdruk in een gebied zich vooral op andere momenten voordoet.

Wat is een hoge parkeerdruk?

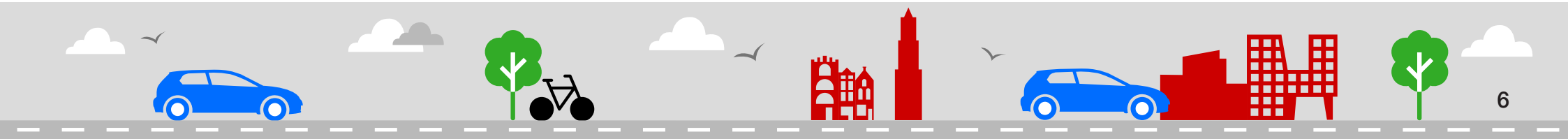
Er is sprake van een hoge parkeerdruk wanneer minimaal 8 van de 10 parkeerplaatsen bezet zijn met auto's (80%). Dit hoeft niet altijd te betekenen dat er daadwerkelijk parkeeroverlast wordt ervaren en er geen vrije parkeerplaats te vinden is. Vanaf 80% parkeerdruk zien we wel het aantal meldingen van parkeeroverlast toenemen.

Op de afbeelding hierboven is er in de onderste rij nog 1 van de 5 parkeerplaatsen beschikbaar (80% parkeerdruk), het vinden van een vrije parkeerplaats is dan mogelijk nog eenvoudig. In het midden is 1 op de 10 parkeerplaatsen vrij (90% parkeerdruk), het vinden van een vrije parkeerplaats is lastig(er). In de bovenste rij zijn alle parkeerplaatsen bezet (100% parkeerdruk), er is geen vrije parkeerplaats om de auto parkeren.



Tabel meetmomenten parkeerdruk

Meetmoment	Toelichting
De nacht van maandag op dinsdag tussen 01.00 en 04.00 uur	De meting van dinsdagnacht geeft de meest representatieve indruk van parkeeroverlast veroorzaakt door bewoners omdat dan nagenoeg iedereen thuis is en er geen andere parkeerders zijn.
Dinsdag tussen 10.00 en 13.00 uur	De meting van dinsdag 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.



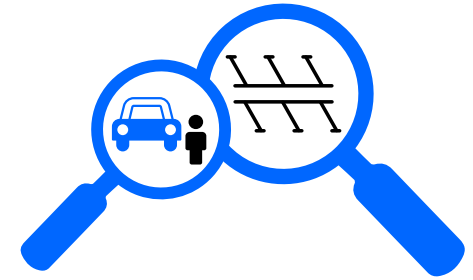
3. Onderzoek

Zodra we (op basis van de in hoofdstuk 2 genoemde criteria) vastgesteld hebben dat er sprake is van parkeeroverlast, of er ligt een raadsbesluit voor het invoeren van betaald parkeren, starten we een onderzoek in de wijk. In het onderzoek brengen we onder andere het autobezit en eigen parkeervoorzieningen in beeld. Dit doen we zodat we kunnen inschatten of er voldoende ruimte is om te voldoen aan de (verwachte) vraag naar parkeervergunningen van zowel bewoners als bedrijven.

We bekijken ook of er andere functies in de buurt of omgeving zijn zoals scholen, zwembaden en winkelcentra, zodat deze tijdig worden betrokken en om te kunnen beoordelen of maatwerk nodig is. Ook gaan we na of er (extra) ruimte is te behalen door de inzet van andere mobiliteitsoplossingen. Bijvoorbeeld autodelen en de inzet van parkeren op afstand.

Tot slot bekijken we of er bijzonderheden zijn in de openbare ruimte. Op een paar plekken in Utrecht is in het verleden bijvoorbeeld een blauwe zone ingesteld, met name in winkelstraten. In een blauwe zone mag maximaal twee uur worden geparkeerd, met parkeerschijf. Bij invoering van betaald parkeren komen blauwe zones in het gebied te vervallen. In overleg met ondernemers bekijken we of binnen betaald parkeren alternatieven voor de blauwe zone wenselijk zijn. Hierbij kan het bijvoorbeeld gaan om de aanleg van extra laad- en losplekken, of om het instellen van een 'winkeltijdenregime' (voor vergunninghouders niet toegestaan om te parkeren tijdens winkeluren).

In sommige gebieden met parkeeroverlast, biedt een draagvlakmeting geen uitkomst, bijvoorbeeld in gebieden waar geen of weinig woningen zijn en een beperkt aantal bedrijven of organisaties is gevestigd. Dit geldt bijvoorbeeld voor sportverenigingen aan de rand van de stad. Hier maken we maatwerkafspraken met de belanghebbenden. Ook in andere gebieden met een uniek karakter, zoals bijvoorbeeld de woonboulevard, zijn maatwerkafspraken mogelijk. Dit geldt zowel voor de procedure voor invoering van betaald parkeren, als de invulling daarvan (bijvoorbeeld met afwijkende venstertijden).



Uit het onderzoek kan komen dat:

1. Alleen de invoering van betaald parkeren voldoende is om (de verwachte) parkeeroverlast door auto's tegen te gaan.
2. Alleen de invoering van betaald parkeren de parkeeroverlast niet voldoende vermindert maar ook andere mobiliteitsoplossingen ingezet moeten worden zoals autodelen en parkeren op afstand.
3. Betaald parkeren de parkeeroverlast wel voldoende vermindert maar aanvullende verkeersmaatregelen nodig of wenselijk zijn. Dan wordt op de juiste plekken geparkeerd, zodat de buurt toegankelijk blijft voor onder andere nood en hulpdiensten.

Wat is een eigen parkeervoorziening?

Een eigen parkeervoorziening is bijvoorbeeld een parkeerplaats bij een woning, zoals een garage en/of oprit. Of een voorziening voor parkeren bij een appartementencomplex, zoals een parkeerterrein of (ondergrondse) garage met eigen of gedeelde parkeerplaatsen.

Een gehandicaptenparkeerplaats bij een woning, of een garageabonnement voor een gemeentelijke parkeergarage wordt ook gezien als een eigen parkeervoorziening.



4. Participatie

Na het afronden van het onderzoek gaan we in gesprek met de buurt. De buurt wordt betrokken bij de invoering van betaald parkeren. Afhankelijk van de grootte van de buurt starten we met een inloopsprekkuur of informatieavond. Hier geven we een algemene toelichting over betaald parkeren en we leggen uit waarom betaald parkeren specifiek voor dat gebied geldt. We vragen belanghebbenden om zich aan te melden voor een klankbordgroep, waarna een klankbordgroep wordt gevormd. Afhankelijk van de behoefte uit de buurt, of wanneer het gaat om enkele straten, kan er ook gekozen worden om de buurt alleen te informeren over de resultaten van het onderzoek en de buurtpeiling. Bijvoorbeeld door informatie in een wijkbericht te verspreiden en/of deze op een internetpagina te plaatsen.

Het verschilt per locatie waar belanghebbenden precies over mee kunnen praten. Het kan bijvoorbeeld gaan over de tijden van betaald parkeren (venstertijden), extra parkeervergunningen, wensen voor verbetering van de leefbaarheid in de wijk, eventueel benodigde of gewenste andere mobiliteitsoplossingen en verkeersmaatregelen, mogelijkheden voor parkeren op afstand en de wijze waarop de invoering van betaald parkeren wordt geëvalueerd.

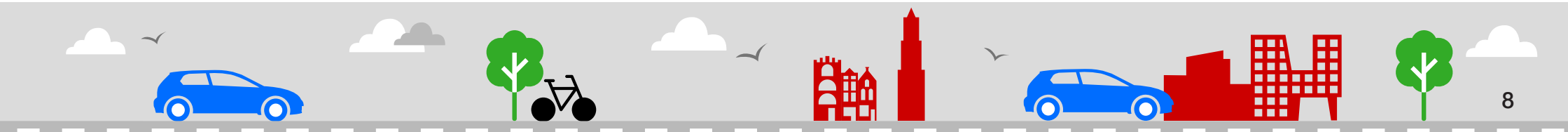
Is de aanleiding parkeeroverlast dan kan de buurt meepraten over de afbakening van het gebied voor de buurtpeiling. Wanneer de gemeenteraad heeft besloten dat er in een gebied betaald parkeren wordt ingevoerd dan liggen deze grenzen vast.

Eénmalige tegemoetkoming bij invoering betaald parkeren

Bij invoering van betaald parkeren bieden we bewoners, als daarvoor op straat voldoende ruimte is, meer flexibiliteit bij de uitgifte van parkeervergunningen. Dit is eenmalig en bedoeld voor de huidige bewoners tot aan de invoering van betaald parkeren.

Voor bewoners die vóór de ingangsdatum van betaald parkeren een aanvraag indienen geldt dat alle bewoners samen op één adres maximaal vier parkeervergunningen aan kunnen vragen. Omdat we misbruik willen voorkomen, en we uitgaan van functioneel gebruik van de auto, kan één persoon voor maximaal twee auto's een vergunning aanvragen. Bij aanvragen die wij voor de ingangsdatum van betaald parkeren ontvangen tellen we eigen parkeervoorzieningen niet mee. Zowel voor de uitgifte van vergunningen als het eenmalig niet meetellen van eigen parkeervoorzieningen moet er wel voldoende ruimte op straat zijn en geen risico bestaan dat de parkeerdruk alsnog te hoog oploopt.

In gebieden waar bewoners niet zelf stemmen voor invoering van betaald parkeren zijn meer uitzonderingen mogelijk. Hierbij kijken we ook naar mogelijkheden voor verbetering van de leefbaarheid in de wijk.



Afbakenen onderzoeksgebied

Bij het afbakenen van het gebied voor de buurtpeiling over de invoering van betaald parkeren houden we zo veel mogelijk rekening met logische begrenzing. De logische begrenzing kan natuurlijk van aard zijn. Bijvoorbeeld water, een spoorlijn of een hoofdstraat. Wanneer de logische begrenzing niet aansluit op de ervaring op straat, kunnen we de grens anders leggen. Als ergens betaald parkeren wordt ingevoerd moet dat immers goed in te richten zijn op straat en voldoende duidelijk zijn voor automobilisten. Eilanden met betaald (of gratis) parkeren willen we om die reden voorkomen. Wanneer het noodzakelijk is om in een gebied betaald parkeren in te voeren om de hoeveelheid verkeer (bijvoorbeeld als gevolg van een nabijgelegen bouwontwikkeling) te beperken, wordt bij de begrenzing ook rekening gehouden met bovenstaande richtlijnen voor het afbakenen van het gebied.

Het gebied voor het houden van de buurtpeiling en de keuzes die we met de peiling aan de buurt voorleggen worden ter besluitvorming voorgelegd aan het college van burgemeester en wethouders. De gemeenteraad wordt hierover geïnformeerd.

Venstertijden (tijden betaald parkeren)

Uit het onderzoek blijkt welke venstertijd(en) we voorleggen bij de buurtpeiling. Een venstertijd is het tijdsblok waarbinnen betaald moet worden voor parkeren. We houden hierbij rekening met bijvoorbeeld aansluiting op bestaande parkeerrayons, specifieke parkeerproblematiek (zoals forenzen), winkelfuncties, en horecaclusters in het gebied.

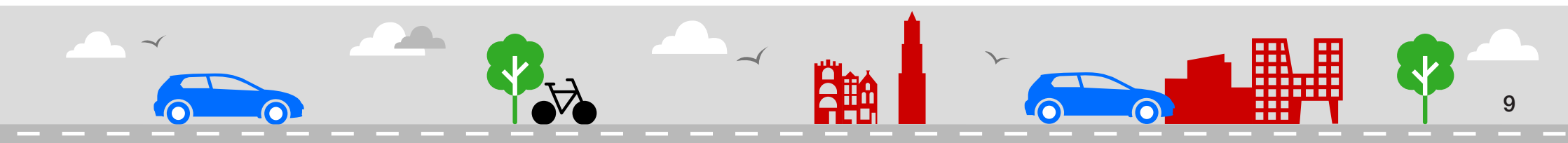
Tabel venstertijden betaald parkeren

Venstertijd	Geldt voor
Maandag t/m zaterdag 09.00 - 23.00 uur	Gebieden die in de parkeerbelastingverordening aangewezen zijn binnen de tarievengrens A2
Maandag t/m vrijdag 06.00 - 11.00 uur	Overige gebieden
Maandag t/m vrijdag 09.00 - 18.00 uur	Overige gebieden
Maandag t/m zaterdag 09.00 - 21.00 uur	Overige gebieden

We passen bovenstaande venstertijden toe in gebieden waar we de invoering van betaald parkeren onderzoeken. Wanneer in een parkeerrayon met de kortste venstertijd, maandag t/m vrijdag van 06.00-11.00 uur, blijkt dat er (nog steeds) signalen binnenkomen van parkeeroverlast kunnen we in dit parkeerrayon onderzoeken of uitbreiding van de venstertijd een oplossing is. Dit doen we alleen als de signalen verspreid over het parkeerrayon aanwezig zijn en niet alleen in een enkele straat. De venstertijd kan worden uitgebreid naar maandag t/m vrijdag van 09.00-18.00 uur of van maandag t/m zaterdag van 09.00-21.00 uur wanneer uit een buurtpeiling blijkt dat er in het hele parkeerrayon voldoende draagvlak is voor de uitbreiding van de venstertijd.

Wat is een gebied en wat is een parkeerrayon?

In een gebied wordt de buurtpeiling gehouden. Is de aanleiding parkeeroverlast dan kan de buurt meepraten over de afbakening van het gebied voor de buurtpeiling. Een gebied hoeft niet persé overeen te komen met de indeling van wijken, buurten en subbuurten in Utrecht. Zodra er betaald parkeren is ingevoerd wordt het (onderdeel van) een parkeerrayon.



5. Buurtpeiling

Via een buurtpeiling leggen we verschillende opties met betrekking tot de invoering van betaald parkeren voor aan de buurt. In gebieden waar niet door de gemeenteraad is besloten dat er betaald parkeren wordt ingevoerd, is de keuze om wel of niet betaald parkeren in te voeren één van de vragen die we de buurt stellen.

De buurtpeiling wordt uitgevoerd door een onafhankelijk bureau in opdracht van de gemeente Utrecht. De buurtpeiling vindt plaats via internet door middel van een korte digitale vragenlijst. Ieder kadastraal geregistreerd woonadres en ieder bedrijf ontvangt een brief met daarin een persoonlijke code die nodig is voor het uitbrengen van een stem.

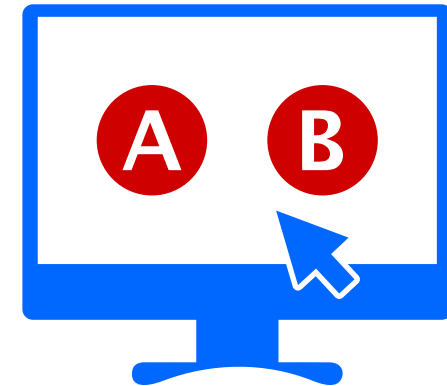
Ieder adres of aangeschreven bedrijf dat in de gelegenheid wordt gesteld om te reageren telt mee als één stem. Een buurtpeiling duurt drie weken. Binnen deze drie weken is het mogelijk om met een persoonlijke code tussentijds een stem te wijzigen. We vragen bewoners en ondernemers ook naar hun motief om te stemmen. Dit kan inzicht geven in het verbeteren van deze aanpak.

Uitslag buurtpeiling

De uitslag van de buurtpeiling is bindend als blijkt dat minimaal 30% van de aangeschreven adressen en bedrijven heeft gereageerd. Per voorgelegde vraag geldt dat de optie met de meeste stemmen wordt uitgevoerd. Dit geldt ook voor de vraag of betaald parkeren ingevoerd moet worden. Alleen als het aantal voorstemmers groter is dan het aantal tegenstemmers, voeren we betaald parkeren in. Is het aantal tegenstemmers groter, dan doen we dat niet.

De antwoorden 'geen mening' worden wel meegenomen voor het minimale responspercentage van 30% maar hebben geen invloed op het wel of niet invoeren van betaald parkeren of de andere voorgelegde vragen.

Als een buurt via de buurtpeiling tegen betaald parkeren stemt, starten we de Aanpak betaald parkeren binnen een jaar niet opnieuw op, tenzij de situatie zodanig is veranderd dat daar wel reden voor is.

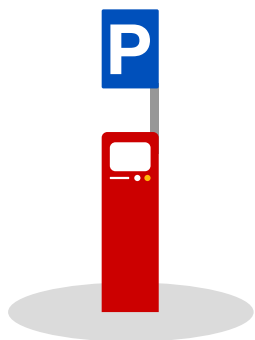


6. Uitvoering

Voor gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd als gevolg van een (bouw)ontwikkeling, start deze aanpak wanneer de gemeenteraad het besluit om betaald parkeren in te voeren heeft genomen. In aanloop naar een raadsbesluit vindt in de buurt alvast een algemene inventarisatie plaats. Dit is nodig om bij nieuwe ontwikkelingen te kunnen adviseren op het gebied van parkeren.

Gemiddeld genomen is de snelst mogelijke doorlooptijd voor de invoering van betaald parkeren ongeveer 9 maanden. Dit is met name in buurten waar parkeeroverlast wordt ervaren en waar het stemmen over het wel of niet invoeren van betaald parkeren onderdeel is van de buurtpeiling. In gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd als gevolg van een (bouw)ontwikkeling is de verwachting dat dit langere tijd in beslag neemt. Dat hoeft geen probleem te zijn omdat de invoering van betaald parkeren gekoppeld is aan de oplevering van de (bouw)ontwikkeling en vaak verder weg in de tijd ligt.

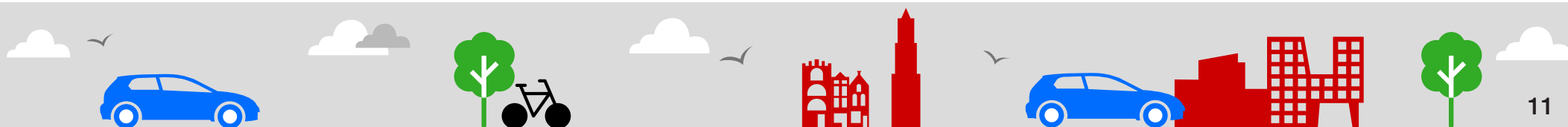
Het proces vanaf het onderzoek tot de invoering van betaald parkeren is opgebouwd uit een aantal (besluitvormings)stappen. Deze stappen zijn in de tabel hiernaast weergegeven.



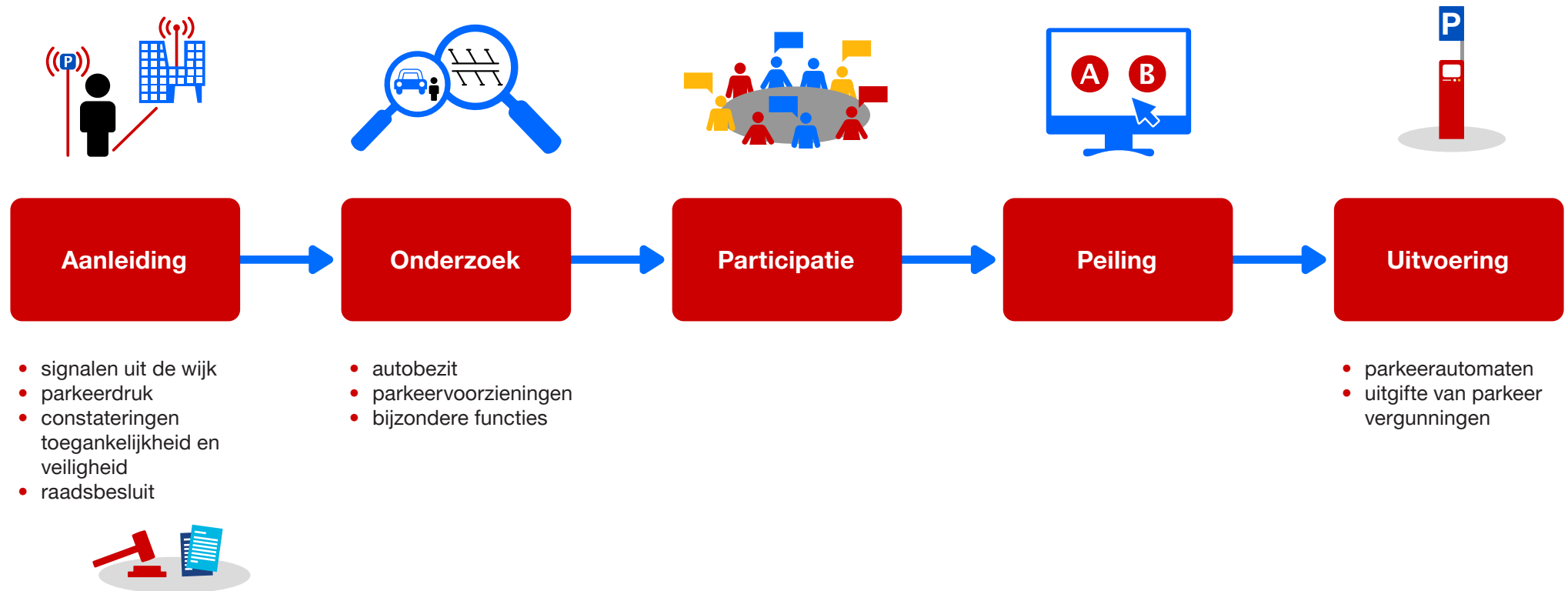
Stappenplan invoeren betaald parkeren

Stap	Omschrijving	Duur
0	Raadsbesluit of signalen parkeeroverlast, hoge parkeerdruk, constatering toegankelijkheid en veiligheid.	-
1	Onderzoeken mogelijkheden tegengaan parkeeroverlast, buurt betrekken (participatie) en voorbereiding besluitvorming college.	2 maanden
2	Besluit tot buurtpeiling door college.	1 maand
3	Raad wordt geïnformeerd over voornemen van college voor het houden van een buurtpeiling in een gebied en krijgt de kans om zich te beraden.	2 weken
4	Aankondiging en uitvoeren buurtpeiling in de buurt.	2 maanden
5	Plekken worden door het college aangewezen als betaald parkeren gebied. Dit betreft het vaststellen van het aanwijzingsbesluit.	1 maand*
6	Realisatie betaald parkeren op straat. Denk hierbij aan het aanvragen en aanleggen kabels en leidingen, automaten voor bereiden en vergunningensysteem inrichten.	4 maanden*

* Stap 5 en 6 starten tegelijkertijd



Schema besluitvorming



Colofon

uitgave

Gemeente Utrecht

030 - 286 00 00

parkeervisie@utrecht.nl

www.utrecht.nl/parkeervisie

mei 2021



Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht

Stadsplateau 1

Postbus 16200

3500 CE Utrecht

030 286 00 00

info@utrecht.nl