

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2023, NUMMER 35

Datum	22 maart 2023
Van	College B&W
Behandeld door	B.J.M. Aarts
Doorkiesnummer	14030
E-mailadres	t.aarts@utrecht.nl
Kenmerk	11052754
Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsragen jaargang 2023 nummer 35 van raadslid De Pagter (VVD) van 22 februari 2023 over 'Invoeren betaald parkeren in heel de gemeente en andere parkeerplannen'. De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1

Deelt het college het standpunt dat de raad nog geen principebesluit over het invoeren van betaald parkeren in de hele gemeente heeft genomen? Zo nee, waarom niet? Op welke wijze heeft de raad dan een voor de raad amendeerbaar besluit genomen? Kunt u toelichten hoe is voldaan aan de Participatie –en inspraakverordening?

Antwoord 1

In het coalitieakkoord staat het voornemen om in de hele stad betaald parkeren in te voeren. De gemeenteraad heeft daarna richtinggevende uitspraken gedaan door met motie 2022/126 in te stemmen met het coalitieakkoord 'Investeren in Utrecht: kiezen voor gelijke kansen, betaalbaar wonen en klimaat' en de bijbehorende financiële bijlage. Daarna heeft de gemeenteraad de begroting 2023 vastgesteld, waarin rekening is gehouden met extra opbrengsten van de parkeerbelasting door verwachte uitbreiding van het betaald parkeren gebied per 1 januari 2024. De raad heeft inderdaad nog niet expliciet besloten over de aanpak van invoeren betaald parkeren in de hele stad. Wij hebben deze aanpak op 22 maart vrijgegeven voor inspraak.

Vraag 2

Is het college het met de VVD eens dat een principebesluit om betaald parkeren in de hele gemeente in te voeren referendabel is? Zo nee, waarom niet? En hoe rijmt dit met het feit dat het raadsbesluit over de Invoering van betaald parkeren rond de Merwedekanaalzone wel referendabel was?

Antwoord 2

De beslissing van de gemeenteraad over het invoeren van betaald parkeren in heel Utrecht zonder draagvlakmeting is volgens ons en het advies van advocatenkantoor AKD niet referendabel: "Bij het raadsbesluit wordt het college toestemming gegeven op grond van artikel 10 Parkeerbelastingverordening om betaald parkeren voor de hele stad in te voeren zonder

draagvlakmeting. Het gaat dus om het door de raad toestaan van het heffen van parkeerbelasting voor locaties waar dat nu nog niet het geval is. Dergelijke besluiten zijn op grond van de Referendumverordening niet referendabel.”

Volgens deze redeneerlijn was feitelijk het raadsbesluit over invoering van betaald parkeren rond de Merwedekanaalzone ook niet-referendabel. Dit had destijds in het raadvoorstel aangegeven moeten worden.

Vraag 3

Is het college het met de VVD eens dat maatschappelijk draagvlak essentieel is voor welk beleid dan ook – en zeker ook parkeerbeleid? Zo ja, op welke wijze meet het college het draagvlak voor het invoeren van betaald parkeren in de hele gemeente? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Draagvlak is vanzelfsprekend van belang. Soms zijn keuzes nodig om het publieke belang te behartigen. Zo staan we voor een verdelingsvraagstuk van de openbare ruimte. Daarnaast moeten we voor een groeiende stad een bereikbaarheidsprobleem oplossen. Beide zijn collectieve vraagstukken die alleen met politieke keuzes van een antwoord zijn te voorzien. Met het heffen van parkeerbelasting snijdt het mes aan twee kanten, want het zorgt ook voor minder stilstaande en rijdende auto's. Daardoor ontstaat er letterlijk ruimte in de openbare ruimte en op de weg. We begrijpen dat niet iedereen zit te wachten op deze belasting.

Vraag 4

Is het college bereid het draagvlak te meten in alle buurten waar nu geen betaald parkeren is? Zo ja, is het college bereid dit te doen vóórdat de raad een besluit neemt over het invoeren van betaald parkeren in de hele gemeente? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Nee, we vinden dat betaald parkeren bijdraagt aan de oplossingen voor de opgaven waarvoor wij als stad staan: een rechtvaardige verdeling van de schaarse openbare ruimte en de bereikbaarheid van de stad. We willen ook eventuele parkeeroverlast zoveel als mogelijk voor zijn. We kiezen ervoor om dit zonder draagvlakmeting te doen. We betrekken het resultaat van de inspraak en het stedelijke belang in onze afweging, waarbij we uitgaan van de RSU 2040.

Vraag 5

Wat doet het college als draagvlak ontbreekt of onvoldoende is in een wijk of buurt?

Antwoord 5

De voorgestelde aanpak voor invoeren van betaald parkeren bevat geen draagvlakmeting. De aanpak behelst het invoeren van betaald parkeren per blok met gebieden. We hebben drie blokken gedefinieerd. We denken dat het invoeren van betaald parkeren in de hele stad 12 jaren zal duren. De daarbij voorgestelde venstertijd voor woonwijken (06 uur – 11 uur) gaat helpen het nieuwe regime goed te laten landen in een wijk of buurt. De kosten voor een parkeervergunning bedragen 12 euro per maand.

Vraag 6

Is het college bereid af te zien van invoering van betaald parkeren in de hele gemeente als draagvlak ontbreekt in een wijk of buurt? Zo ja, welke richtlijnen hanteert het college hiervoor? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

We meten het draagvlak niet. We leggen per blok de prioritering van gebieden voor betaald parkeren aan de raad voor. Bij de stukken voegen we een reactienota met de resultaten van de inspraak, zodat de raad die kan betrekken bij de besluitvorming. Uit de bewonerspeiling ‘Wensen en gebruik openbare

ruimte' uit 2018 kwam naar voren dat mensen graag ook andere functies in hun omgeving zien (zie ook Parkeervisie pagina 19):



Met invoeren van betaald parkeren wordt ruimte gecreëerd voor deze wensen. We willen bij het invoeren van betaald parkeren in een gebied alternatieven voor de (privé)auto betrekken.

Vraag 7

Welke reacties heeft het college tot nu toe gehad van omliggende gemeenten?

Antwoord 7

Wij hebben tot nog toe onze aanpak op hoofdlijnen gepresenteerd aan de ambtelijke vertegenwoordiging van gemeenten in de U10, en de aanpak op ambtelijk niveau besproken met de provincie. We zullen de U10 gemeenten en de provincie betrekken bij de inspraak, zodat uw raad de reacties van deze overheden kan betrekken bij de besluitvorming.

Vraag 8

Hoe betreft het college omliggende gemeenten?

Antwoord 8

Samen met de U10 organiseren wij een informerende sessie voor betrokken ambtenaren van de U10 gemeenten. We kijken hoe we aanpak aan de orde kunnen stellen op de bestuurlijke U10-tafel. Sowieso informeren we de U10 gemeenten en de provincie en nodigen wij ze uit om een reactie te geven.

Vraag 9

Is het college dit standpunt nog steeds toegedaan?

- Zo ja, hoe rijmt dit met het voornemen van het college om in de gehele gemeente betaald parkeren in te voeren?
- Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

We hebben onze aanpak voorgelegd aan het advocatenkantoor AKD. Zij geven aan dat wij handelen conform art. 225 van de gemeentewet, waarbij toekomstige uitbreidingen van het gebied met betaald parkeren ook in het teken zullen staan van parkeerregulering voor een rechtvaardige verdeling van de openbare ruimte.

Destijds is blijkbaar niet getoetst vanuit het perspectief van een rechtvaardige verdeling van ruimte. Zoals u zelf aangeeft wordt bij art. 225 van de Gemeentewet niet expliciet op de reikwijdte van het begrip parkeerregulering ingegaan. In 2003 was het algemeen geaccepteerd dat er sprake moest zijn

van een grote parkeerdruk om betaald parkeren te kunnen invoeren. In de huidige tijd, met de groei van de steden, wordt het noodzakelijk om de openbare ruimte beter te verdelen onder verschillende functies.

Vraag 10

Kan het college in cijfers aangeven hoe hoog de parkeerdruk op verschillende momenten van de week is in alle subbuurten waar nog geen betaald parkeren is ingevoerd? En hoe deze parkeerdruk de afgelopen jaren is ontwikkeld?

Antwoord 10

Onze keuze om in de hele stad betaald parkeren in te voeren is er primair voor om te zorgen dat de stad ook in de toekomst leefbaar en bereikbaar blijft. De ruimte die geparkeerde auto's in Utrecht inneemt is ongeveer gelijk aan 200 voetbalvelden. Met betaald parkeren komen er minder rijdende en stilstaande auto's, waardoor er ruimte ontstaat voor andere functies in de openbare ruimte en ruimte op de weg. Parkeerdruk is daarbij één van de criteria. We hebben de parkeerdruk van de gebieden in blok 1 toegevoegd aan het overzicht met de prioritering van gebieden in blok 1 (zie bijlage 2 van de module Invoeren betaald parkeren). De parkeerdruk ligt overal hoger dan 80%; daarnaast hebben we ook veel meldingen ontvangen over de parkeeroverlast in de verschillende gebieden.

Vraag 11

Indien het college de in de vorige vraag gevraagde cijfers niet heeft: waarom heeft het college deze cijfers niet? Op basis waarvan kan het college dan zeggen dat invoeren van betaald parkeren noodzakelijk is in het kader van parkeerregulering?

Antwoord 11

Wij kiezen voor parkeerregulering zodat er minder rijdende en stilstaande auto's komen. Zo blijft de stad ook in de toekomst leefbaar en bereikbaar. Dit past binnen artikel 225. Zie ook het antwoord op vraag 9.

Vraag 12

Is het college bereid parkeerdrukcijfers in alle subbuurten te delen uiterlijk bij de terinzagelegging van het plan voor de invoering van betaald parkeren? Zo ja, hoe gaat het college deze monitoren voor en na invoering van betaald parkeren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 12

We zien het nut niet om nu te beschikken over de parkeerdruk in alle subbuurten, terwijl daar pas over een aantal jaren betaald parkeren wordt ingevoerd. De parkeerdruk is niet de enige factor om parkeerregulering in te voeren.

Vraag 13

Kan het college ter illustratie bij de beantwoording van deze schriftelijke vragen de parkeerdruk op verschillende momenten van de week in de volgende subbuurten delen:

- Nijldreef e.o. (Overvecht)
- Zuilen Noord (Noordwest)
- De Hoven (Vleuten-De Meern)
- Het Zand West (Leidsche Rijn)

Antwoord 13

Dit zijn allemaal gebieden die niet in blok 1 zitten. We zullen de parkeerdruk meten en de gegevens delen voor en bij het raadsvoorstel voor de prioritering van gebieden in het betreffende blok.

Vraag 14

Met welk tijdspad houdt het college financieel rekening voor de invoering van betaald parkeren? Graag in zoveel mogelijk detail, onderbouwde bedragen en redeneringen daarbij.

Antwoord 14

In de uitwerking invoeren betaald parkeren verdelen we de stad in drie prioriteitsblokken die elkaar opvolgen in de tijd. We hebben een afwegingskader gemaakt, waarmee we binnen de prioriteitsblokken de volgorde voor invoeren van betaald parkeren bepalen. In de bijlagen 1 en 2 bij de Module Invoeren betaald parkeren staat de prioritering van deze drie blokken met gebieden. Zoals het er nu naar uitziet zal het invoeren betaald parkeren in de hele stad tot 2035 duren. Daarbij gaan we bij het invoeren van betaald parkeren uit van ca 10.000 adressen per jaar. De prioritering met gebieden ligt voor ter inspraak. De opbrengst van betaald parkeren in deze gebieden wordt geraamd met behulp van een regressiemodel. Op basis van de gebieden waar in het verleden al betaald parkeren is ingevoerd, schatten we met dit model hoe de inkomsten afhangen van het aantal inwoners, bedrijven en parkeerplekken. Dit levert parameters op, waarmee de opbrengsten worden geschat voor gebieden waar nu nog geen betaald parkeren is ingevoerd.

Deze ramingsmethode is goed toepasbaar wanneer de opbrengst ingeschat moet worden voor veel gebieden tezamen. Daarbij gaat het om gemiddelden. Met deze methode is het niet mogelijk om voor een specifiek gebied een betrouwbare schatting te maken. Er zijn namelijk vele factoren die de exacte opbrengst per gebied beïnvloeden, zoals de ligging ervan, de nabijheid van een NS-station of winkelcentra. Deze raming wordt elk jaar opnieuw uitgevoerd met actuele data, de uitkomsten hiervan zullen jaarlijks in het MPR bij de actualisatie van de parkeerexploitatie worden verwerkt. De eerstvolgende actualisatie zal in het MPR 2023 plaatsvinden, waarbij de financiële onderbouwing zal worden toegevoegd. Het huidige financieel beeld is nog gebaseerd op ramingen uit de programmabegroting 2023. In de tabel bij het antwoord op vraag 15 is weergegeven welke parkeerinkomsten in de huidige parkeerbegroting zijn verwerkt.

Vraag 15

Kan het college per jaarschijf van de begroting c.q. het Meerjarenperspectief Ruimte inzichtelijk maken en toelichten welke parkeeropbrengsten worden geraamd, hoe die bedragen zijn opgebouwd en welk deel van die parkeeropbrengsten gaat over het uitbreiden van betaald parkeren?

Antwoord 15

De inkomsten uit straatparkeren bedroegen in 2022 circa 44 miljoen euro. In het coalitieakkoord zijn de parkeertarieven voor kortparkeren in 2 stappen verhoogd en is uitbreiding betaald parkeren in de hele stad voorzien. De netto parkeeropbrengsten nemen hierdoor de komende jaren toe. In onderstaande tabel is weergegeven hoe het verloop van de gebiedsuitbreiding en tariefsverhoging in de huidige parkeerbegroting is verwerkt. In het nettoresultaat is rekening gehouden met de ambitie om jaarlijks 0,5-1% van de parkeerplekken op te heffen. Het nettoresultaat neemt hierdoor jaarlijks met circa 0,4 miljoen euro af. Om de opbrengsten zo goed mogelijk te kunnen ramen, hebben we eind 2022 ons rekenmodel verbeterd. We kunnen daarmee kosten en opbrengsten beter ramen en uitsplitsen naar inkomsten als gevolg van tariefsverhogingen en opbrengsten uit gebiedsuitbreiding. Deze nieuwe inzichten zullen we verwerken bij de aankomende actualisatie parkeerexploitatie (MPR 2023).

	2022	2023	2024	2025	2026
Parkeerbaten op straat (voor verwerking coalitieakkoord)	43.912	44.845	44.775	44.775	44.775
Actualisatie op basis van coalitieakkoord					
<i>Kortparkeren</i>					
Tariefsverhoging 2023 en gebiedsuitbreidingen		3.300	4.900	5.800	6.500
Tariefsverhoging 2024		0	3.900	4.100	4.200
<i>vergunningen</i>					
Tariefsverhoging 2023 en gebiedsuitbreidingen		1.400	1.500	1.630	1.700
Totaal (coalitieakkoord)		4.700	10.300	11.530	12.400
Opbrengsten (*1000 euro)					

Vraag 16

Het college ziet graag dat inwoners en bezoekers minder met de auto komen als gevolg van het gevoerde beleid. Kan het college toelichten op welke manier financieel rekening is gehouden met een bijbehorende terugloop in inkomsten?

Antwoord 16

Als de prijs van parkeren omhoog gaat, gaat de vraag naar beneden. Dit wordt de prijselasticiteit genoemd. Op basis van de ervaringen van het CROW blijkt deze prijselasticiteit gemiddeld -0,3 te zijn. Dit betekent dat een verhoging van de prijs leidt tot een verlaging van de vraag -0,3 maal de verhoging. Voor kortparkeren geldt bijvoorbeeld dat een prijsverhoging van 10% bij benadering leidt tot 3% kortere parkeerduur. Op basis van gegevens uit het verleden is de prijselasticiteit voor de verschillende categorieën vergunningen bepaald. Voor kortparkeren is het gemiddelde van de CROW als benadering gebruikt. Met deze verminderde vraag is rekening gehouden in de totale opbrengstbepaling.

Vraag 17

Herkent het college dat het invoeren van betaald parkeren een negatief effect kan hebben op wijkwinkelcentra? Zo ja, wat gaat het college doen om dit te voorkomen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 17

Uit onderzoeken blijkt dat meerdere factoren bepalend zijn voor het functioneren van winkelcentra. Wij hebben geen signalen van winkelcentra uit bestaand betaald parkeren gebied, die wijzen op een negatief effect van betaald parkeren. Bij het Smaragdplein hebben we juist betaald parkeren ingevoerd zodat er voor klanten plek was om te parkeren. Met een venstertijd van 6 – 11 uur is de tijd dat voor parkeren betaald moet worden beperkt. Voordat we overgaan tot invoeren betaald parkeren treden we in overleg met de winkeliers over bijvoorbeeld laad- en losplekken, over een winkelstraatregime, etc..

Vraag 18

Op welke manier brengt het college de gevolgen van het invoeren van betaald parkeren voor de economie in kaart?

Antwoord 18

Vooralsnog monitoren wij niet actief op de gevolgen van betaald parkeren voor de economie. Wel houden we in de gaten of er signalen van winkeliers/ondernemers komen over effecten van betaald parkeren.

Vraag 19

Op welke manier betreft het college lokale ondernemers en ondernemersverenigingen bij het plan om betaald parkeren in de hele stad in te voeren?

Antwoord 19

Wij geven de aanpak voor invoeren betaald parkeren in de hele stad vrij voor inspraak. Alle belanghebbenden en belangstellenden kunnen reageren. Daarnaast gaan we, bij de invoering van betaald parkeren in een gebied, in gesprek met ondernemers, ondernemersverenigingen etc., voordat in het betreffende gebied betaald parkeren wordt ingevoerd om samen te bekijken hoe we betaald parkeren het beste kunnen invoeren voor het betreffende winkelcentrum / bedrijventerrein. Dat is ook gebruikelijk. Zo hebben we gesprekken gevoerd met ondernemers uit de Rivierenwijk en het Werkspoorkwartier, omdat daar dit jaar al betaald parkeren wordt ingevoerd.

Vraag 20

Is het college bereid een onafhankelijke analyse te laten maken van de gevolgen voor (wijk)winkelcentra en de zorgen die daarover leven bij ondernemers en bewoners?

Antwoord 20

Wij zien geen toegevoegd waarde van een onafhankelijke analyse van de gevolgen van invoeren betaald parkeren voor winkelcentra, juist ook omdat er ook andere factoren spelen. Wel houden we signalen hierover in de gaten en zullen we met winkelcentra in gesprek gaan als dat nodig mocht zijn, om een eventueel probleem en oplossing in kaart te brengen.

Vraag 21

Staat het college open voor het invoeren van blauwe zones in plaats van betaald parkeren bij (wijk)winkelcentra? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 21

Nee, met blauwe zones is parkeren gratis, wat auto's aantrekt. Bovendien is bij blauwe zones handhaving heel intensief en kostbaar.

Vraag 22

Staat het college open voor verlichtende maatregelen, zoals de eerste uren gratis parkeren in de omgeving van (wijk)winkelcentra? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 22

Nee, dit heeft een aantrekkende werking op auto's, terwijl bij betaald parkeren mensen bewust een afweging maken voor een vervoermiddel. Een venstertijd van 6 uur – 11 uur lost ons inziens al veel op.

Vraag 23

Wat is het standpunt van het college over eerste uren gratis parkeren, zoals dit nu al in parkeergarages bij diverse winkelcentra geldt (bv. Leidsche Rijn Centrum, The Wall), in relatie tot de invoering van betaald parkeren?

Antwoord 23

Wij zijn geen voorstander van een regime waarbij parkeren op straat of in een gemeentelijke garage de eerste uren gratis is. Dit heeft een aantrekkende werking op auto's. Het staat exploitanten van private terreinen en garages vrij om dat te wel aan te bieden.

Vraag 24

Welke consequenties ziet het college voor de ontwikkeling van deelauto's als gevolg van betaald parkeren in de gehele stad, bijvoorbeeld als het gaat om keuzevrijheid (free floating) en beschikbaarheid van voertuigen?

Antwoord 24

Wij zien deelmobiliteit als een goed alternatief voor de privéauto. Daarom willen we parallel aan het invoeren van betaald parkeren in een gebied de deelmobiliteit zoveel als mogelijk uitbreiden. We zijn hierover in overleg met verschillende aanbieders. Daarnaast willen we dit jaar starten met een pilot met free-floating deelauto's om inzichtelijk te maken of free-floating deelauto's in Utrecht voor gebruikers een goede aanvulling zijn op het huidige aanbod van deelmobiliteit en welke maatregelen wel en niet werken om mogelijke negatieve effecten te beperken. Deze pilot zal 2 jaar lopen. We informeren uw raad over de voortgang hiervan.

Vraag 25

Deelt het college het standpunt dat het invoeren van betaald parkeren de druk op deze openbaar toegankelijke parkeerplekken verhoogt? Zo ja, hoe betreft het college dit aspect? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 25

Wij kunnen ons indenken dat in gebieden met een hoge parkeerdruk, de invoering van betaald parkeren effect kan hebben op openbaar toegankelijke private parkeerplaatsen. Wij zien dit als een gegeven. Als parkeerplaatsen niet ons eigendom zijn, kunnen we deze niet ter beschikking stellen of afsluiten. De eigenaar kan zelf daarop handelen en we zijn vanzelfsprekend bereid tot een overleg.

Vraag 26

Wie draagt de kosten van maatregelen om overmatig parkeren op die plekken te voorkomen als straks in de hele omgeving betaald parkeren is?

Antwoord 26

Eventuele kosten als men bijvoorbeeld wenst om plekken af te sluiten, komen voor rekening van de eigenaar/huurder/beheerder van die plekken. Er moet dan nagegaan worden of een eigenaar een parkeerterrein mag afsluiten. Wanneer deze langere tijd openbaar toegankelijk is geweest kan deze openbaar zijn geworden op grond van de Wegenwet. Dan mag deze niet zomaar afgesloten worden.

Vraag 27

Welk effect verwacht het college op het dubbelgebruik van dergelijke parkeerplaatsen?

Antwoord 27

Wij vinden dubbelgebruik interessant, maar we willen voorkomen dat daarbij het aantal parkeerplekken wordt uitgebreid, vanwege de auto-aantrekkende werking. In het verleden hadden vastgoedeigenaren niet veel belangstelling om hun garage of terrein voor derden open te stellen, om verschillende redenen:

- parkeerbelangen van de huurder(s) tellen zwaarder;*
- eigenaar wil niet investeren in techniek en veiligheid om het mogelijk te maken;*
- eigenaar wil geen gedoe, wil er geen tijd aan besteden;*
- verzekeringstechnisch is het lastig;*
- bestemmingsplan laat het niet toe, vergunningprocedure duurt lang en is duur.*

Dan zou het effect dus klein zijn.

Vraag 28

Is het college het met de VVD eens dat verhuren van eigen parkeerterreinen of parkeergarages kan helpen om de druk op de openbare ruimte te verlagen? Zo ja, hoe snel gaat het college dan het verhuurverbod opheffen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 28

Dat is afhankelijk van het aantal eigenaren dat een terrein of garage open zou willen stellen voor derden. Het inzetten van private garages is mede afhankelijk wat in een bestemmingsplan is bepaald. Luidt een bestemming bijvoorbeeld "parkeren tbv kantoren", dan kan zo'n garage niet openbaar zijn

voor bewoners. Dan zal eerst een procedure gevolgd moeten worden om de bestemming aan te passen. Daarnaast is voor de Cartesiusdriehoek en Merwede een maximum aantal autobewegingen vastgelegd in bestemmingsplannen. Een garage kan een auto-aantrekkende werking hebben en daarom mogen in deze situatie, ook in de directe omgeving, garages niet opengesteld worden voor derden. We hebben geen algemeen verhuurverbod in deze zin.

Vraag 29

Is het college het met de VVD eens dat het goed is dat reizigers op een locatie als station Vleuten overstappen op het openbaar vervoer? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 29

We vinden het positief als reizigers van buiten Utrecht gebruik maken van P+R Vleuten, maar we geven de voorkeur aan één van de P+R's Westraven, Papendorp of Leidsche Rijn. Deze liggen dicht bij snelwegen.

Vraag 30

Waar verwacht het college dat deze reizigers straks gaan parkeren?

Antwoord 31

Wij weten niet welke reizigers nu gebruik maken van P+R Vleuten. Mensen die met de auto naar Utrecht reizen, kunnen hun auto in één van de P+R's zetten, dicht aan de snelweg. Of ze kunnen kiezen om een auto verder van Utrecht in een P+R bij een station te zetten en met de trein verder te reizen. Reizigers uit Leidsche Rijn en Vleuten De Meern die met de auto naar het station Vleuten gaan om daar de trein te pakken, zien we het liefst met een ander vervoermiddel naar het station reizen.

Vraag 31

Welk effect verwacht het college van het invoeren van betaald parkeren op de P&R bij station Vleuten en andere vergelijkbare locaties?

Antwoord 31

Als betaald parkeren wordt ingevoerd bij P+R's als die bij Vleuten, dan zullen minder mensen daar de auto parkeren om met de trein verder te reizen. Het duurt nog even voordat betaald parkeren wordt ingevoerd in Vleuten De Meern. Dat geeft ons de tijd om te kijken of en hoe P+R Vleuten past in onze hubstrategie.

Vraag 32

Overweegt het college op deze en andere, vergelijkbare locaties geen of lage tarieven te vragen om overstap naar het openbaar vervoer te stimuleren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 32

Buiten P+R Vleuten heeft dat niet onze voorkeur, vanwege de auto-aantrekkende werking. Uitgangspunt is dat er betaald parkeren komt. Mensen die met de auto naar Utrecht willen rijden tot aan de rand van de stad, kunnen hun auto parkeren in een van de P+R's rondom de stad.

Vraag 33

Welke gevolgen verwacht het college in het algemeen voor alle (informele) P&R-locaties?

Antwoord 33

Met het invoeren van betaald parkeren zullen (informele) gratis P+R-locaties in de toekomst niet meer gratis zijn.

Vraag 34

Heeft het college dit nieuwe beleid al geëvalueerd? Zo ja, wat zijn de conclusies? Zo nee, waarom niet? Op basis waarvan kan het college dan zeggen dat wijziging noodzakelijk is?

Antwoord 34

In 2020 – 2021, bij het opstellen van de Parkeervisie en de modules, was het college nog niet zo ver om invoeren van betaald parkeren zonder draagvlakmeting voor te stellen. Daarom is deze toen in de toolbox gebleven. Uit onderzoek, bijvoorbeeld naar het Alternatief Ring Utrecht of de NRU, komt steeds meer de conclusie naar voren dat zonder vraagsturing zulke opgaven niet lukken. Voor de gemeente is sturen op het parkeren van auto's hiervoor het juiste instrument

De draagvlakmeting was met het vaststellen van de Module Invoeren betaald parkeren in 2021 geen nieuw beleid. In de nota 'Parkeren een kwestie van kiezen' uit 2003 wordt al gemeld dat een draagvlakmeting wordt gedaan in een gebied met hoge parkeerdruk. Naast het tegengaan van parkeeroverlast draagt betaald parkeren bij aan een rechtvaardiger verdeling van de openbare ruimte, met plaats voor functies zoals verblijven, spelen, fietsparkeren en deelmobiliteit. Dit past ook bij de uitkomst van de bewonerspeiling over functies in de openbare ruimte uit 2018. Parkeren is één van de knoppen in het Mobiliteitsplan; omdat bij betaald parkeren mensen bewuster een afweging maken of een reis al dan niet met de auto af te leggen, neemt ook het aantal rijdende auto's af. Dit heeft een gunstig effect op de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad. In de regionale mobiliteitsstrategie van Uned neemt betaald parkeren als instrument voor vraagsturing een belangrijke plek in voor de regionale opgaven.

Vraag 35

Is het college voornemens om de overgangsregeling te behouden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 35

Ja. De overgangsregeling uit de module 'Aanpak betaald parkeren' blijft behouden.

Vraag 36

Hoe evalueert het college de participatie binnen het nieuwe parkeerbeleid? Op welke punten wil het college dit wijzigen?

Antwoord 36

De voorgestelde aanpak bevat geen draagvlakmeting. De ervaring leert dat mensen pas voor betaald parkeren zijn als ze zelf overlast ervaren; in het algemeen zit men niet te wachten om belasting te betalen. We willen ook meer ruimte voor andere functies dan parkeren creëren. Dat sluit ook aan bij de uitkomsten van de bewonerspeiling over gebruik openbare ruimte (zie de Parkeervisie). De openbare ruimte is schaars en we vinden het in dit verband billijk dat mensen die hun auto in de openbare ruimte willen parkeren, daarvoor betalen. In de nieuwe aanpak kunnen mensen reageren op hoe betaald parkeren wordt ingevoerd. Bij het invoeren van betaald parkeren stemmen we onze communicatie af op de kenmerken en behoefte van bewoners in de verschillende wijken. Bij het raadsvoorstel voor de nieuwe aanpak zullen we een nieuwe module 'Aanpak invoeren betaald parkeren' aan uw raad voorleggen. Ook informeren we uw raad dan over de aanpassingen in de verschillende beleidsdocumenten als gevolg van het afschaffen van de draagvlakmeting.

Vraag 37

Hoe lang verwacht het college dat dit beleid in ieder geval nog geldt? In andere woorden: wat is de actuele planning voor nieuw parkeerbeleid (met invoering van betaald parkeren in heel de gemeente)?

Antwoord 37

Wanneer de raad de nieuwe aanpak heeft vastgesteld, dan gaat deze in. We verwachten dat het 12 jaar duurt voordat in de hele stad betaald parkeren is ingevoerd.

Vraag 38

Deelt het college het standpunt van de VVD dat het invoeren van betaald parkeren in de hele gemeente zonder draagvlakmeting in strijd is met het Mobiliteitsplan 2040?

- Zo ja, hoe verhoudt zich dat dan tot het feit dat het Mobiliteitsplan bindend is en er dus niet van mag worden afgeweken?
- Zo nee, waarom niet?

Antwoord 38

Nee, we zijn van mening dat de nieuwe voorgestelde aanpak Invoeren betaald parkeren in de hele stad meer bijdraagt aan de doelen van het Mobiliteitsplan 2040. In dat plan staat dat het parkeerbeleid in Utrecht moet bijdragen aan een gezonde en leefbare stad, die voor alle doelgroepen bereikbaar en toegankelijk is: "Om de bereikbaarheid van de stad te waarborgen, zetten we in op een beperkte toevoeging van autoparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen, en stimuleren we alternatieven zoals deelmobiliteit en de multimodale reis". "Bouwontwikkelingen" is één van de criteria voor de prioritering van gebieden in de nieuwe aanpak.

Vraag 39

Is er naar de mening van het college nog steeds in het algemeen voldoende ruimte voor de verschillende vervoerswijzen in Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern (zone C)? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 39

Nee, met het oog op de groei van de stad is er op termijn ook in zone C niet voldoende ruimte om een groot aantal auto's in de openbare ruimte te parkeren. We krijgen nu al signalen over verkeershinder uit Leidsche Rijn en Vleuten De Meern, dus juist daar is vraagsturing gericht op rijdende auto's van belang.

Vraag 40

Wat is er volgens het college sinds de vaststelling van de Parkeervisie in 2021 in de fysieke leefomgeving veranderd dat het uitgangspunt voor Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern ("er hoeft niet betaald te worden voor autoparkeren") moet veranderen?

Antwoord 40

Vanwege de groei van de stad neemt de druk op de openbare ruimte toe. Daarom voeren we op termijn ook in Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern betaald parkeren in.

Vraag 41

Is het college het met de VVD eens dat een wijziging van de zones en parkeergebieden een fundamentele wijziging van Mobiliteitsplan en Parkeervisie is? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 41

Wij zien het plan om in B2- (en op termijn ook in C-)gebieden betaald parkeren in te voeren, niet als een fundamentele wijziging van het Mobiliteitsplan en de Parkeervisie. We handhaven de bestaande indeling in A-, B- en C-zone. Bij uitbreiding van betaald parkeren in de B-zone blijft parkeerdruk een belangrijke factor. Op termijn voeren we ook in de C-zone betaald parkeren in. De mogelijkheid om in de C-zone betaald parkeren in te voeren is al benoemd in de Parkeervisie.

Vraag 42

Is het college van plan opnieuw een Mobiliteitsplan, Parkeervisie en bijbehorende modules uit te werken, ondanks dat recent nog is gebeurd? Zo nee, waarom acht het college dit niet noodzakelijk? Zo ja, welke kosten zijn hieraan verbonden?

Antwoord 42

We maken geen nieuw Mobiliteitsplan en geen nieuwe Parkeervisie, omdat het beleid niet fundamenteel wijzigt. Wel stellen wij voor om het Mobiliteitsplan en de Parkeervisie op een aantal punten tekstueel te actualiseren. Hiervoor leggen wij na afronding van de inspraakperiode voor de nieuwe aanpak betaald parkeren een wijzigingsnotitie voor aan de raad. Ook de modules Parkeernormen en Aanpak parkeren openbare ruimte willen we op een aantal punten actualiseren. Alleen de module Aanpak betaald parkeren schrijven we helemaal opnieuw, omdat de aanpak fundamenteel wijzigt ten opzichte van de module die in november 2021 door uw raad is vastgesteld.

Vraag 43

Hoe lang heeft het ontwikkelen van het Mobiliteitsplan 2040 geduurd? Wat waren de totale ambtelijke kosten voor het ontwikkelen daarvan?

Antwoord 43

Het ontwikkelen van het Mobiliteitsplan heeft een kleine 2 jaar heeft geduurd. Eind 2020 is het Mobiliteitsplan ter inzage gelegd. Het raadsbesluit is genomen in 2021. De ambtelijke kosten voor het ontwikkelen van het Mobiliteitsplan bedragen ca. 330.000 euro.

Vraag 44

Hoe lang heeft het ontwikkelen van de Parkeervisie en de bijbehorende modules geduurd? Wat waren de totale ambtelijke kosten voor het ontwikkelen daarvan?

Antwoord 44

We zijn in de tweede helft van 2018 gestart met de voorbereidingen voor de Parkeervisie en de modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen. Deze stukken zijn in november 2021 vastgesteld door de raad. In 2020 en 2021 zijn we gestart met de overige vier modules. Deze zijn in juni 2022 vastgesteld door de raad. De ambtelijke kosten voor het ontwikkelen van de Parkeervisie bedragen ca. 436.000 euro.

Vraag 45

Wat heeft het college tot nu toe gedaan om het idee van parkeervergunningen voor leraren uit te werken?

Antwoord 45

Wij werken op dit moment aan de uitwerking van regels voor een parkeervergunning voor leraren. Wij zullen uw Raad uiterlijk in het 3^e kwartaal van 2023 hierover informeren.

Vraag 46

Wanneer verwacht het college dat dit idee wordt omgezet in beleid? Kan dit nog voor het nieuwe schooljaar?

Antwoord 46

We verwachten rond de zomer meer duidelijkheid over de parkeervergunning voor leraren. De uitvoering kan naar verwachting plaatsvinden per 2024, ook omdat de parkeerbelastingverordening moet worden aangepast. Een voorstel hiervoor wordt aan de raad voorgelegd.

Vraag 47

Hoe hebben scholen gereageerd op de voorwaarden die de gemeente stelt?

Antwoord 47

De gesprekken met de scholen over de voorwaarden vinden in het tweede kwartaal van dit jaar plaats.

Vraag 48

Op welke ondersteuning kunnen scholen precies rekenen bij het uitwerken van duurzaam mobiliteitsbeleid?

Antwoord 48

Dat is ook onderwerp van gesprek met de scholen. We gaan eerst in kaart brengen wat de behoefte van de scholen is.

Vraag 49

Welke voorwaarden stelt de gemeente voor dit duurzaam mobiliteitsbeleid en welke rol mag de auto daarin hebben?

Antwoord 49

Dit wordt momenteel uitgewerkt. Na de gesprekken met de scholen zullen we u hierover informeren.

Vraag 50

Welke voorwaarden hanteert de gemeente voor "lange reistijd" en hoe betreft het college het verschil in reistijd tussen OV, fiets en auto hierbij?

Antwoord 50

Ook dit is een onderwerp dat momenteel wordt uitgewerkt. Na de gesprekken met de scholen zullen we u hierover informeren.

Vraag 51

Hoe is de parkeerdruk op feestdagen in verhouding tot normale dagen? Graag enkele voorbeelden (bv. Tweede Paasdag vs. normale maandag, Eerste Kerstdag vs. normale weekdag of zaterdag, etc.).

Antwoord 51

We hebben geen parkeerdrukgegevens op feestdagen.

Vraag 52

Wat levert het invoeren van betaald parkeren op feestdagen naar schatting (per jaar) op aan parkeerbelasting?

Antwoord 52

Op het moment hebben we geen data/ervaringscijfers beschikbaar om de parkeeropbrengst op feestdagen te berekenen. Om een indicatie van de extra parkeeropbrengsten te geven, zijn we bij de berekening uitgegaan van gemiddeld gerealiseerde opbrengsten op zondagen en doordeweekse dagen in 2022. Hierbij zijn we uitgegaan van 10 feestdagen per jaar, waarbij de opbrengst per jaar zal verschillen omdat het parkeergedrag op een zaterdag/zondag anders is dan op een doordeweekse dag. Met deze aannames zal de parkeeropbrengst waarschijnlijk tussen de 0,4 en 0,6 miljoen euro per jaar bedragen.

Vraag 53

Wat kost het handhaven van betaald parkeren op feestdagen naar schatting (per jaar)?

Antwoord 53

Momenteel wordt er geen onderscheid gemaakt in handhavingskosten op feestdagen en niet feestdagen. De werkroosters van handhavers worden per jaar opgesteld, waarbij zij de keuze hebben om wel of niet te werken op een bepaalde dag in het jaar. Door deze keuze zullen de handhavingskosten op feestdagen waarschijnlijk beperkt blijven t.o.v. een normale werkdag.

Vraag 54

Wat betekent het invoeren van betaald parkeren op feestdagen voor de werkroosters van handhavers? Hoe zijn zij geconsulteerd bij dit besluit?

Antwoord 54

Op dit besluit heeft geen consultatie plaatsgevonden. Handhavers zijn, ook voor de andere toezicht- en handhavingstaken, gewend om op feestdagen te werken. De werkroosters van handhavers worden per jaar opgesteld, waarbij zij de keuze hebben om wel of niet te werken op een bepaalde dag in het jaar.

Vraag 55

Heeft het college overwogen om een vergelijkbare peiling te houden over feestdagen? Zo ja, wat was de afweging om dat niet te doen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 55

Nee. De raad heeft motie 2021/430 'Geen onderscheid feestdagen bij parkeerbelasting' aangenomen, waarin het college wordt opgedragen om gratis parkeren op feestdagen af te schaffen. Dat hebben we uitgevoerd.

Vraag 56

Waarom heeft het college het afschaffen van gratis parkeren op feestdagen niet aan de raad voorgelegd via een raadsvoorstel, al dan niet als onderdeel van de programmabegroting?

Antwoord 56

Met het aannemen van motie 2021/430 heeft de raad het college opgedragen om de vrijstelling van parkeerbelasting op feestdagen in de hele stad af te schaffen. Het aanwijzen van de plaats waar en het tijdstip en de wijze waarop betaald parkeren wordt ingevoerd, is op grond van de Parkeerbelastingverordening een bevoegdheid van het college.

Vraag 57

Wat zou het financieel en praktisch betekenen als Utrecht alsnog voor dezelfde methodiek als Amsterdam zou kiezen?

Antwoord 57

De Amsterdamse methode, waarbij het op Koningsdag gratis parkeren is en op overige feestdagen een regime van zondagen zou gelden, heeft nauwelijks invloed, zowel financieel als praktisch. Het gaat om 1 hele dag en om delen van de overige feestdagen. Er zal nauwelijks een effect zijn, zowel financieel als praktisch m.b.t. de handhaving.

Vraag 58

Heeft het college dit overwogen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 58

Nee. De raad heeft motie 2021/430 aangenomen, waarin het college wordt opgedragen om gratis parkeren op feestdagen af te schaffen. Dat hebben we uitgevoerd.

Vraag 59

Wat zou het financieel en praktisch betekenen als Utrecht alsnog voor dezelfde methodiek als Nijmegen zou kiezen?

Antwoord 59

In Nijmegen zijn Nieuwjaarsdag, Eerste Paasdag, Eerste Pinksterdag en Eerste Kerstdag gratis. De overige 6 feestdagen waarbij betaald parkeren geldt, zal waarschijnlijk leiden tot een parkeeropbrengst tussen de 0,3 en 0,5 miljoen euro. Hierbij hebben we dezelfde aannames gedaan als bij vraag 52. De methodiek van Nijmegen kan leiden tot meer verwarring bij parkeerders (welke feestdag is gratis en welke niet?).

Vraag 60

Heeft het college dit overwogen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 60

Nee. De raad heeft motie 2021/430 aangenomen, waarin het college wordt opgedragen om gratis parkeren op feestdagen af te schaffen. Dat hebben we uitgevoerd.

Vraag 61

Snapt het college dat de bovenstaande alinea tot onbegrip leidt, juist omdat bewoners ervaren dat de stad voor hen minder aantrekkelijk en minder bereikbaar wordt? Zo ja, hoe zou het college het dan communiceren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 61

We begrijpen dat bewoners verschillend kunnen denken over wat een stad aantrekkelijk maakt. Maatregelen om het autoverkeer niet te laten groeien, en andere, duurzamere vervoerswijzen te stimuleren zijn echter nodig om voor iedereen de stad bereikbaar te houden.

Vraag 62

Voor wie “blijft” de stad “aantrekkelijk, gezond en bereikbaar”, enkel door het verhogen van een tarief voor vergunningen?

Antwoord 62

Met hogere parkeertarieven stimuleren we mensen om een alternatief te kiezen voor de (privé)auto. Als er minder auto's in de stad parkeren, blijft er op straat ruimte over voor andere functies, zoals spelen, ontmoeten, lopen, fietsen en groen. Hier is veel behoefte aan in de stad. Uit en het toegenomen aandeel van lopen en fietsen in de modal split.

Vraag 63

Waarom heeft het college niet simpelweg in de brief opgeschreven dat de parkeertarieven omhooggaan omdat de coalitie meer geld wil ophalen voor extra uitgaven?

Antwoord 63

Omdat dit niet de reden is voor verhoging van de tarieven. De openbare ruimte is van iedereen. Een geparkeerde auto neemt relatief veel ruimte in beslag. We willen een betere verdeling van de openbare ruimte voor verschillende functies. Gevolg daarvan is dat er sprake is van extra opbrengsten. Deze worden toegevoegd aan het investeringsprogramma Groei in balans. Dit investeringsprogramma zorgt ervoor dat de groeiende stad leefbaar blijft. In de communicatie hadden we dit duidelijker kunnen overbrengen.

Vraag 64

Kan het college in een tabel uiteenzetten hoe het tarief voor de eerste vergunning in gebied A1 zich ontwikkeld heeft tussen 2014 en 2023? En kan het college in een tabel uiteenzetten hoe het totaal aantal uitgegeven vergunningen en de wachtlijst per rayon in gebied A1 zich ontwikkeld heeft tussen 2014 en 2023?

Antwoord 64

Zie bijlage 'antwoord op vragen 64 t/m 66'.

Vraag 65

Kan het college in een tabel uiteenzetten hoe het tarief voor de eerste en tweede vergunning in gebied A2 zich ontwikkeld heeft tussen 2014 en 2023? En kan het college in een tabel uiteenzetten hoe het totaal aantal uitgegeven vergunningen en de wachtlijst per rayon in gebied A2 zich ontwikkeld heeft tussen 2014 en 2023?

Antwoord 65

Zie bijlage 'antwoord op vragen 64 t/m 66'.

Vraag 66

Kan het college in een tabel uiteenzetten hoe het aantal vergunningen en de wachtlijst voor B1 zich ontwikkeld heeft tussen 2014 en 2023? En kan het college in een tabel uiteenzetten hoe het totaal aantal uitgegeven vergunningen per rayon in gebied B1 zich ontwikkeld heeft tussen 2014 en 2023?

Antwoord 66

Zie bijlage 'antwoord op vragen 64 t/m 66'.

Vraag 67

Kan het college in een tabel uiteenzetten hoe het totaal aantal parkeerplaatsen in de diverse rayons in A1, A2 en B1 zich heeft ontwikkeld tussen 2014 en 2022?

Antwoord 67

In de bijlage staat een overzicht van aantallen parkeerplaatsen per rayon tussen 2014 en 2021. De gegevens over 2022 zijn nog niet beschikbaar.

Vraag 68

Wat levert een gemiddelde parkeerplaats in gebied A1, A2 en B1 anno 2023 aan parkeerbelastingen op voor de gemeentekas?

Antwoord 68

Op basis van de begroting 2023 en het aantal formele parkeerplaatsen in Utrecht levert een parkeerplaats in gebied A1 gemiddeld € 6.000,-, in A2 gemiddeld € 1.300,- en in B1 gemiddeld € 600,- op. Dit zijn bruto bedragen, dus zonder aftrek van de kosten om de parkeerbelasting te heffen.

Vraag 69

Kan het college een indruk geven hoe veel van de parkeerplekken in de stad (liefst per subbuurt) wel en welke niet binnen de kaders van de regulering gaan vallen?

Antwoord 69

In de openbare ruimte zijn in heel Utrecht ca. 150.000 parkeerplaatsen. Wij hebben op dit moment niet in beeld hoeveel parkeerplaatsen er op eigen terrein zijn.

Vraag 70

Kan het college deze schriftelijke vragen één voor één beantwoorden?

Antwoord 70

Ja, dat hebben we gedaan.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,



Schriftelijke vragen Invoeren betaald parkeren in heel de gemeente en andere parkeerplannen

22 februari 2023

Vragen:

De coalitie van GroenLinks, D66, PvdA, ChristenUnie en Student & Starter heeft aangekondigd in heel de gemeente betaald parkeren in te willen voeren. De VVD is zeer tegen dit plan en heeft veel vragen over het plan voor betaald parkeren in de hele gemeente, het invoeren van betaald parkeren op feestdagen en het verhogen van de parkeertarieven. Aangezien deze vragen niet allemaal tijdens het debat van 23 februari in de commissie MGOR kunnen worden gesteld, stelt de VVD deze schriftelijk.

Inspraak en draagvlak

Het college wijdde in de raadsbrief "[Aanpak invoering betaald parkeren gehele stad](#)" van 21 november 2022 een paragraaf aan de inspraak rond het plan van de coalitie om betaald parkeren in de gehele stad in te voeren. Hierin stond dat de inspraak niet ging over de vraag óf betaald parkeren in de gehele stad werd ingevoerd, maar alleen hoe. Er werd daarom een petitie gestart tegen het plan, waarvoor in zeer korte tijd 20.000 handtekeningen werden verzameld. De VVD stelde hierover in het vragenuur van 15 december 2022 [mondelijke vragen](#).

In de [beantwoording](#) stelde de wethouder: *"Het blijft een belasting. Het is niet gebruikelijk om daarover in referenda uitspraken over te doen. Wij gaan graag met mensen in gesprek over de vraag hoe wij dit allemaal zacht kunnen laten landen, maar de principiële keuze is voor wat het college betreft - de raad is uiteraard de baas – niet in het geding."*

Het college lijkt hier te suggereren dat er al een principiële keuze is gemaakt. Er is echter alleen een afspraak in het coalitieakkoord opgenomen. Een coalitieakkoord is geen raadsbesluit.

1. Deelt het college het standpunt dat de raad nog geen principebesluit over het invoeren van betaald parkeren in de hele gemeente heeft genomen?
 - Zo nee, waarom niet? Op welke wijze heeft de raad dan een voor de raad amendeerbaar besluit genomen? Kunt u toelichten hoe is voldaan aan de Participatie –en inspraakverordening?
2. Is het college het met de VVD eens dat een principebesluit om betaald parkeren in de hele gemeente in te voeren referendabel is?
 - Zo nee, waarom niet? En hoe rijmt dit met het feit dat het [raadsbesluit over de Invoering van betaald parkeren rond de Merwedekanaalzone](#) wel referendabel was?

Utrecht kent een lange traditie van draagvlakmetingen bij het invoeren van betaald parkeren. Betaald parkeren komt er alleen als een meerderheid in een gebied vóór stemt – of als de raad expliciet een besluit neemt. Die werkwijze is opnieuw bevestigd in de Parkeervisie van 2021. Draagvlak is dus een belangrijk uitgangspunt in het Utrechtse parkeerbeleid.

3. Is het college het met de VVD eens dat maatschappelijk draagvlak essentieel is voor welk beleid dan ook – en zeker ook parkeerbeleid? Zo ja, op welke wijze meet het college het draagvlak voor het invoeren van betaald parkeren in de hele gemeente? Zo nee, waarom niet?
4. Is het college bereid het draagvlak te meten in alle buurten waar nu geen betaald parkeren is? Zo ja, is het college bereid dit te doen vóórdát de raad een besluit neemt over het invoeren van betaald parkeren in de hele gemeente? Zo nee, waarom niet?
5. Wat doet het college als draagvlak ontbreekt of onvoldoende is in een wijk of buurt?
6. Is het college bereid af te zien van invoering van betaald parkeren in de hele gemeente als draagvlak ontbreekt in een wijk of buurt? Zo ja, welke richtlijnen hanteert het college hiervoor? Zo nee, waarom niet?

Het invoeren van betaald parkeren in de hele gemeente raakt ook de omliggende gemeenten. De parkeerdruk neemt daar naar verwachting toe.

7. Welke reacties heeft het college tot nu toe gehad van omliggende gemeenten?
8. Hoe betreft het college omliggende gemeenten?

Wetgeving over invoeren betaald parkeren

Betaald parkeren kan worden ingevoerd op basis van artikel 225 van de Gemeentewet. Uit dit wetsartikel blijkt dat parkeerbelastingen alleen kunnen worden ingevoerd “*in het kader van de parkeerregulering*”.

De gemeente heeft eerder nagedacht over het invoeren van betaald parkeren in heel Utrecht. Al in de Parkeernota 2003, *Een kwestie van kiezen*, werd ingegaan op de (on)mogelijkheid van het invoeren van betaald parkeren in de gehele stad. In de Parkeernota 2003 schreef het college op pagina 56-57:

Het invoeren van betaald parkeren in één keer in de gehele stad is niet in overeenstemming met het gedachtegoed in artikel 225 Gemeentewet. Zoals eerder aangegeven wordt in de memorie van toelichting behorende bij artikel 225 niet expliciet op de reikwijdte van het begrip parkeerregulering ingegaan maar is algemeen geaccepteerd dat er sprake moet zijn van een behoorlijke parkeerdruk alvorens over kan worden gegaan tot de invoering van betaald parkeren. Immers invoering van betaald parkeren in gebieden waar sprake is van een lage parkeerdruk leidt niet tot een vergroting van de leefbaarheid en de bereikbaarheid in het betreffende gebied. Er is derhalve geen sprake van een parkeerregulerend effect.

9. Is het college dit standpunt nog steeds toegedaan?
 - a. Zo ja, hoe rijmt dit met het voornemen van het college om in de gehele gemeente betaald parkeren in te voeren?
 - b. Zo nee, waarom niet?
10. Kan het college in cijfers aangeven hoe hoog de parkeerdruk op verschillende momenten van de week is in alle subbuurten waar nog geen betaald parkeren is ingevoerd? En hoe deze parkeerdruk de afgelopen jaren is ontwikkeld?
11. Indien het college de in de vorige vraag gevraagde cijfers niet heeft: waarom heeft het college deze cijfers niet? Op basis waarvan kan het college dan zeggen dat invoeren van betaald parkeren noodzakelijk is in het kader van parkeerregulering?

12. Is het college bereid parkeerdruk cijfers in alle subbuurten te delen uiterlijk bij de terinzagelegging van het plan voor de invoering van betaald parkeren? Zo ja, hoe gaat het college deze monitoren voor en na invoering van betaald parkeren? Zo nee, waarom niet?
13. Kan het college ter illustratie bij de beantwoording van deze schriftelijke vragen de parkeerdruk op verschillende momenten van de week in de volgende subbuurten delen:
- Nijldreef e.o. (Overvecht)
 - Zuilen Noord (Noordwest)
 - De Hoven (Vleuten-De Meern)
 - Het Zand West (Leidsche Rijn)

Financieel

14. Met welk tijdpad houdt het college financieel rekening voor de invoering van betaald parkeren? Graag in zoveel mogelijk detail, onderbouwde bedragen en redeneringen daarbij.
15. Kan het college per jaarschijf van de begroting c.q. het Meerjarenperspectief Ruimte inzichtelijk maken en toelichten welke parkeeropbrengsten worden geraamd, hoe die bedragen zijn opgebouwd en welk deel van die parkeeropbrengsten gaat over het uitbreiden van betaald parkeren?
16. Het college ziet graag dat inwoners en bezoekers minder met de auto komen als gevolg van het gevoerde beleid. Kan het college toelichten op welke manier financieel rekening is gehouden met een bijbehorende terugloop in inkomsten?

Gevolgen voor de lokale economie

Het invoeren van betaald parkeren kan grote gevolgen hebben voor de levendigheid en vitaliteit van winkelgebieden. Uit onderzoek van Strabo blijkt dat de omzet van winkels kan afnemen met wel twintig tot dertig procent.¹

17. Herkent het college dat het invoeren van betaald parkeren een negatief effect kan hebben op wijkwinkelcentra? Zo ja, wat gaat het college doen om dit te voorkomen? Zo nee, waarom niet?
18. Op welke manier brengt het college de gevolgen van het invoeren van betaald parkeren voor de economie in kaart?
19. Op welke manier betreft het college lokale ondernemers en ondernemersverenigingen bij het plan om betaald parkeren in de hele stad in te voeren?
20. Is het college bereid een onafhankelijke analyse te laten maken van de gevolgen voor (wijk)winkelcentra en de zorgen die daarover leven bij ondernemers en bewoners?
21. Staat het college open voor het invoeren van blauwe zones in plaats van betaald parkeren bij (wijk)winkelcentra? Zo nee, waarom niet?

¹ [Met méér autobezoekers méér winkelomzet: de feiten over het effect van gratis parkeren - RetailTrends, hét platform voor professionals in retail & brands](#)

22. Staat het college open voor verlichtende maatregelen, zoals de eerste uren gratis parkeren in de omgeving van (wijk)winkelcentra? Zo nee, waarom niet?
23. Wat is het standpunt van het college over eerste uren gratis parkeren, zoals dit nu al in parkeergarages bij diverse winkelcentra geldt (bv. Leidsche Rijn Centrum, The Wall), in relatie tot de invoering van betaald parkeren?
24. Welke consequenties ziet het college voor de ontwikkeling van deelauto's als gevolg van betaald parkeren in de gehele stad, bijvoorbeeld als het gaat om keuzevrijheid (free floating) en beschikbaarheid van voertuigen?

Gevolgen voor niet-openbare parkeerterreinen

Naast openbare parkeerlocaties zijn er parkeerlocaties die niet openbaar zijn maar wel openbaar toegankelijk, bijvoorbeeld bij bedrijven en winkels. Deze parkeerterreinen worden vaak ook dubbel gebruikt voor andere faciliteiten in de buurt.

25. Deelt het college het standpunt dat het invoeren van betaald parkeren de druk op deze openbaar toegankelijke parkeerplekken verhoogt? Zo ja, hoe betreft het college dit aspect? Zo nee, waarom niet?
26. Wie draagt de kosten van maatregelen om overmatig parkeren op die plekken te voorkomen als straks in de hele omgeving betaald parkeren is?
27. Welk effect verwacht het college op het dubbelgebruik van dergelijke parkeerplaatsen?
28. Is het college het met de VVD eens dat verhuren van eigen parkeerterreinen of parkeergarages kan helpen om de druk op de openbare ruimte te verlagen? Zo ja, hoe snel gaat het college dan het verhuurverbod opheffen? Zo nee, waarom niet?

Gevolgen voor P&R-locaties

Op diverse plekken in Utrecht zijn formele en informele P&R-locaties. De NS prijst het parkeerterrein bij station Vleuten bijvoorbeeld aan als "[P&R - gratis](#)". Er stappen dagelijks reizigers over van auto naar trein op deze locatie.

29. Is het college het met de VVD eens dat het goed is dat reizigers op een locatie als station Vleuten overstappen op het openbaar vervoer? Zo nee, waarom niet?
30. Waar verwacht het college dat deze reizigers straks gaan parkeren?
31. Welk effect verwacht het college van het invoeren van betaald parkeren op de P&R bij station Vleuten en andere, vergelijkbare locaties?
32. Overweegt het college op deze en andere, vergelijkbare locaties geen of lage tarieven te vragen om overstap naar het openbaar vervoer te stimuleren? Zo nee, waarom niet?
33. Welke gevolgen verwacht het college in het algemeen voor alle (informele) P&R-locaties?

Samenhang met nieuwe Parkeervisie en Mobiliteitsplan 2040

Op 25 november 2021 heeft de raad de Parkeervisie aangenomen met daarbij de module [Aanpak betaald parkeren](#). De Parkeervisie en alle bijbehorende modules zijn onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht.

In beslispunt 3 van het raadsbesluit voor de module Aanpak betaald parkeren staat:

- a. *Het college wijst op grond van parkeerdrukmetingen en meldingen over parkeeroverlast de gebieden aan waar een draagvlakmeting voor invoering van betaald parkeren kan worden gehouden.*

- b. *We bieden een overgangsregeling voor bestaande bewoners, waarbij in geval van voldoende ruimte extra parkeervergunningen kunnen worden uitgegeven. In gebieden waar zonder draagvlakmeting betaald parkeren wordt ingevoerd is extra maatwerk mogelijk.*
- c. *We stemmen de participatie af op de wensen en behoeften in de buurt.*

Er staat dus expliciet dat draagvlakmetingen noodzakelijk zijn voor het invoeren van betaald parkeren.

- 34. Heeft het college dit nieuwe beleid al geëvalueerd? Zo ja, wat zijn de conclusies? Zo nee, waarom niet? Op basis waarvan kan het college dan zeggen dat wijziging noodzakelijk is?
- 35. Is het college voornemens om de overgangsregeling te behouden? Zo nee, waarom niet?
- 36. Hoe evalueert het college de participatie binnen het nieuwe parkeerbeleid? Op welke punten wil het college dit wijzigen?
- 37. Hoe lang verwacht het college dat dit beleid in ieder geval nog geldt? In andere woorden: wat is de actuele planning voor nieuw parkeerbeleid (met invoering van betaald parkeren in heel de gemeente)?

Het [Mobiliteitsplan 2040](#) is het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan. In het stuk zelf staat hierover:

Het mobiliteitsplan 2040 is een gemeentelijk verkeers- en vervoerplan, volgens de Planwet verkeer en vervoer (1998) en maakt deel uit van de Omgevingsvisie Utrecht. Het geldt als uitgangspunt bij alle nieuwe verkeersprojecten en planologische besluiten van de gemeente. Het mobiliteitsplan is dus primair bindend richting de gemeente zelf, zonder direct rechtsgevolg richting de samenleving.

Het invoeren van betaald parkeren in de hele gemeente is nooit onderdeel geweest van dit Mobiliteitsplan. Zo staat er:

- *“Op locaties waar overlast ontstaat door geparkeerde auto’s, of de bereikbaarheid van de stad in het geding komt, voeren we betaald parkeren in.” (p. 117)*
- *“Hierbij is draagvlak van bewoners en andere belanghebbenden in de wijk een belangrijke factor. (...) Op een aantal ontwikkellocaties (...) kan zonder draagvlakmeting betaald parkeren worden ingevoerd.” (p. 121)*
- *“Uitbreiding op basis van draagvlakmeting, in en rondom grote gebiedsontwikkelingen (zoals Merwedekanaalzone) of naar alle wijken ten oosten van de A2.” (p. 166)*

Ook in het Mobiliteitsplan staat dus expliciet dat betaald parkeren alleen op basis van draagvlakmetingen kan, op de omgeving van enkele ontwikkelgebieden (zoals de Merwedekanaalzone) na. Bij die grote gebiedsontwikkelingen kan de raad zelf besluiten om betaald parkeren in te voeren. Het Mobiliteitsplan is bindend voor de gemeente.

- 38. Deelt het college het standpunt van de VVD dat het invoeren van betaald parkeren in de hele gemeente zonder draagvlakmeting in strijd is met het Mobiliteitsplan 2040?
 - Zo ja, hoe verhoudt zich dat dan tot het feit dat het Mobiliteitsplan bindend is en er dus niet van mag worden afgeweken?
 - Zo nee, waarom niet?

Status Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern als zone C en andere delen van de stad als zone B

In het Mobiliteitsplan 2040 (p. 38-39) zijn grote delen van Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern aangewezen als zogeheten zone C:

“In de C-zone is in het algemeen voldoende ruimte om elke vervoerwijze zijn eigen plek te geven.”

Ook in de [Parkeervisie](#) uit 2021 komen deze zones terug (p. 13) en zijn Leidsche Rijn en Vleuten- De Meern volledig aangewezen als zone C:

“In zone C (suburbaan en buitengebied) is over het algemeen voldoende ruimte voor de verschillende vervoerswijzen. De autoparkeernormen, zijn hier hoger dan in de rest van de stad, en het uitgangspunt is dat er niet betaald hoeft te worden voor autoparkeren.”

Verder is de volgende tabel opgenomen in de Parkeervisie.

Kenmerken van parkeergebieden					
Gebied	Zone	Parkeer-norm	Betalen	Tarief	Venster-tijd
A	A1	A	betaald	+++	ma-zo
	A2	A	betaald	++	ma-za 9-23
B	B1	B	betaald	+	ma-za 9-21
	B1-a	B	betaald	+	ma-za 6-11
	B2	B	gratis	n.v.t.	n.v.t.
C	C1	C1	gratis	n.v.t.	n.v.t.
	C2	C2	gratis	n.v.t.	n.v.t.

In alle beleid is dus opgenomen dat er geen sprake kan zijn van betaald parkeren in Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern.

39. Is er naar de mening van het college nog steeds in het algemeen voldoende ruimte voor de verschillende vervoerswijzen in Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern (zone C)? Zo nee, waarom niet?
40. Wat is er volgens het college sinds de vaststelling van de Parkeervisie in 2021 in de fysieke leefomgeving veranderd dat het uitgangspunt voor Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern (*“er hoeft niet betaald te worden voor autoparkeren”*) moet veranderen?

Veel andere delen van de stad zijn aangewezen als zone B, zoals Overvecht. Hierover staat in de Parkeervisie:

In zone B (stedelijke gebieden) bieden we meer mogelijkheden voor de auto dan in de centrumgebieden. (...) In de gebieden waar de druk op de openbare ruimte het grootst is, moet wel voor parkeren van de auto betaald worden.

Voor zone B geeft het college dus aan dat betaald parkeren alleen kan worden ingevoerd waar de druk op de openbare ruimte het grootst is. Hieruit blijkt opnieuw dat het invoeren van betaald parkeren in de hele gemeente een fundamentele wijziging is in het beleid.

41. Is het college het met de VVD eens dat een wijziging van de zones en parkeergebieden een fundamentele wijziging van Mobiliteitsplan en Parkeervisie is? Zo nee, waarom niet?
42. Is het college van plan opnieuw een Mobiliteitsplan, Parkeervisie en bijbehorende modules uit te werken, ondanks dat recent nog is gebeurd? Zo

nee, waarom acht het college dit niet noodzakelijk? Zo ja, welke kosten zijn hieraan verbonden?

43. Hoe lang heeft het ontwikkelen van het Mobiliteitsplan 2040 geduurd? Wat waren de totale ambtelijke kosten voor het ontwikkelen daarvan?
44. Hoe lang heeft het ontwikkelen van de Parkeervisie en de bijbehorende modules geduurd? Wat waren de totale ambtelijke kosten voor het ontwikkelen daarvan?

Parkeren voor leraren

Veel scholen vragen al jaren om parkeervergunningen voor leraren mogelijk te maken, omdat zij docenten zien vertrekken of niet kunnen aantrekken door hoge parkeerkosten. Al sinds motie [2019/M124](#) (VVD, CDA, DENK en PVV) vragen diverse partijen in de raad om scholen tegemoet te komen in parkeerkosten. In het coalitieakkoord is een kleine stap in de goede richting gezet:

Om scholen extra te ondersteunen krijgen ze de mogelijkheid om tegen gereduceerd tarief een beperkt aantal parkeervergunningen aan te vragen. Dit gaat om docenten die niet in Utrecht wonen en een lange reistijd hebben naar hun werkplek in Utrecht. Als voorwaarde vragen we scholen om een plan voor duurzaam mobiliteitsbeleid voor hun medewerkers. We ondersteunen scholen daarbij. We werken dit voorstel in overleg met de scholen verder uit.

Als het aan de VVD ligt, hoeven er niet zo veel voorwaarden en regels aan verbonden te worden. Het is belangrijk dat er snel een oplossing komt. De VVD is daarom benieuwd wat de stand van zaken is.

45. Wat heeft het college tot nu toe gedaan om het idee van parkeervergunningen voor leraren uit te werken?
46. Wanneer verwacht het college dat dit idee wordt omgezet in beleid? Kan dit nog voor het nieuwe schooljaar?
47. Hoe hebben scholen gereageerd op de voorwaarden die de gemeente stelt?
48. Op welke ondersteuning kunnen scholen precies rekenen bij het uitwerken van duurzaam mobiliteitsbeleid?
49. Welke voorwaarden stelt de gemeente voor dit duurzaam mobiliteitsbeleid en welke rol mag de auto daarin hebben?
50. Welke voorwaarden hanteert de gemeente voor “lange reistijd” en hoe betreft het college het verschil in reistijd tussen OV, fiets en auto hierbij?

Betaald parkeren op feestdagen

Sinds 1 januari 2023 is het betaald parkeren op nationale feestdagen niet meer gratis. Motie 2021/430 haalde bij de besluitvorming van de Parkeervisie in november 2021 nog een meerderheid. De fracties die destijds voor hebben gestemd hebben nu geen meerderheid meer in de raad.

51. Hoe is de parkeerdruk op feestdagen in verhouding tot normale dagen? Graag enkele voorbeelden (bv. Tweede Paasdag vs. normale maandag, Eerste Kerstdag vs. normale weekdag of zaterdag, etc.)
52. Wat levert het invoeren van betaald parkeren op feestdagen naar schatting (per jaar) op aan parkeerbelasting?
53. Wat kost het handhaven van betaald parkeren op feestdagen naar schatting (per jaar)?
54. Wat betekent het invoeren van betaald parkeren op feestdagen voor de werkroosters van handhavers? Hoe zijn zij geconsulteerd bij dit besluit?

In 2017 had het college nog een peiling georganiseerd over betaald parkeren op zondag in de A2-gebieden. Ongeveer driekwart van de bewoners [stemde toen tegen](#).

55. Heeft het college overwogen om een vergelijkbare peiling te houden over feestdagen? Zo ja, wat was de afweging om dat niet te doen? Zo nee, waarom niet?
56. Waarom heeft het college het afschaffen van gratis parkeren op feestdagen niet aan de raad voorgelegd via een raadsvoorstel, al dan niet als onderdeel van de programmabegroting?

Utrecht lijkt de enige gemeente te zijn waar het op geen enkele nationale feestdag meer gratis parkeren is. In bijvoorbeeld Amsterdam kun je op Koningsdag overal gratis parkeren, en overige nationale feestdagen tellen als een zondag (dus er is alleen betaald parkeren op feestdagen als daar op zondag betaald parkeren is). In Nijmegen zijn Nieuwjaarsdag, Eerste Paasdag, Eerste Pinksterdag en Eerste Kerstdag gratis.

57. Wat zou het financieel en praktisch betekenen als Utrecht alsnog voor dezelfde methodiek als Amsterdam zou kiezen?
58. Heeft het college dit overwogen? Zo nee, waarom niet?
59. Wat zou het financieel en praktisch betekenen als Utrecht alsnog voor dezelfde methodiek als Nijmegen zou kiezen?
60. Heeft het college dit overwogen? Zo nee, waarom niet?

Verhoging parkeertarieven voor bewoners en bezoekers

Dit jaar zijn de kosten voor vergunningen voor bewoners opnieuw fors gestegen, op veel plekken met meer dan 30%. De VVD kreeg veel reacties van inwoners, niet alleen over de stijging zelf maar ook over de manier waarop de gemeente de stijging communiceerde:

We passen de prijs elk jaar aan vanwege de stijgende kosten. Ook willen we dat de stad aantrekkelijk, gezond en bereikbaar blijft. Daarvoor is het noodzakelijk dat we in Utrecht op een andere manier en duurzamer reizen én ervoor zorgen dat het autoverkeer niet toeneemt. Daarom gaat u meer betalen voor het op straat parkeren van uw auto.

61. Snapt het college dat de bovenstaande alinea tot onbegrip leidt, juist omdat bewoners ervaren dat de stad voor hen minder aantrekkelijk en minder bereikbaar wordt? Zo ja, hoe zou het college het dan communiceren? Zo nee, waarom niet?
62. Voor wie “blijft” de stad “aantrekkelijk, gezond en bereikbaar”, enkel door het verhogen van een tarief voor vergunningen?
63. Waarom heeft het college niet simpelweg in de brief opgeschreven dat de parkeertarieven omhooggaan omdat de coalitie meer geld wil ophalen voor extra uitgaven?

De VVD wil graag inzicht krijgen in de cijfers van tariefstijgingen, aantallen vergunningen en aantallen parkeerplaatsen.

64. Kan het college in een tabel uiteenzetten hoe het tarief voor de eerste vergunning in gebied A1 zich ontwikkeld heeft tussen 2014 en 2023? En kan het college in een tabel uiteenzetten hoe het totaal aantal uitgegeven vergunningen en de wachtlijst per rayon in gebied A1 zich ontwikkeld heeft tussen 2014 en 2023?
65. Kan het college in een tabel uiteenzetten hoe het tarief voor de eerste en tweede vergunning in gebied A2 zich ontwikkeld heeft tussen 2014 en 2023? En kan het college in een tabel uiteenzetten hoe het totaal aantal uitgegeven

vergunningen en de wachtlijst per rayon in gebied A2 zich ontwikkeld heeft tussen 2014 en 2023?

66. Kan het college in een tabel uiteenzetten hoe het aantal vergunningen en de wachtlijst voor B1 zich ontwikkeld heeft tussen 2014 en 2023? En kan het college in een tabel uiteenzetten hoe het totaal aantal uitgegeven vergunningen per rayon in gebied B1 zich ontwikkeld heeft tussen 2014 en 2023?

67. Kan het college in een tabel uiteenzetten hoe het totaal aantal parkeerplaatsen in de diverse rayons in A1, A2 en B1 zich heeft ontwikkeld tussen 2014 en 2022?

68. Wat levert een gemiddelde parkeerplaats in gebied A1, A2 en B1 anno 2023 aan parkeerbelastingen op voor de gemeentekas?

Bij nieuwbouw is jarenlang gestreefd om parkeren zoveel mogelijk op eigen grond op te lossen. Dit betekent dat veel parkeren is geregeld in VVE's, garages, mandelige gebieden, etc.

69. Kan het college een indruk geven hoe veel van de parkeerplekken in de stad (liefst per subbuurt) wel en welke niet binnen de kaders van de regulering gaan vallen?

70. Kan het college deze schriftelijke vragen één voor één beantwoorden?

Gesteld door:

- Marijn de Pagter, VVD