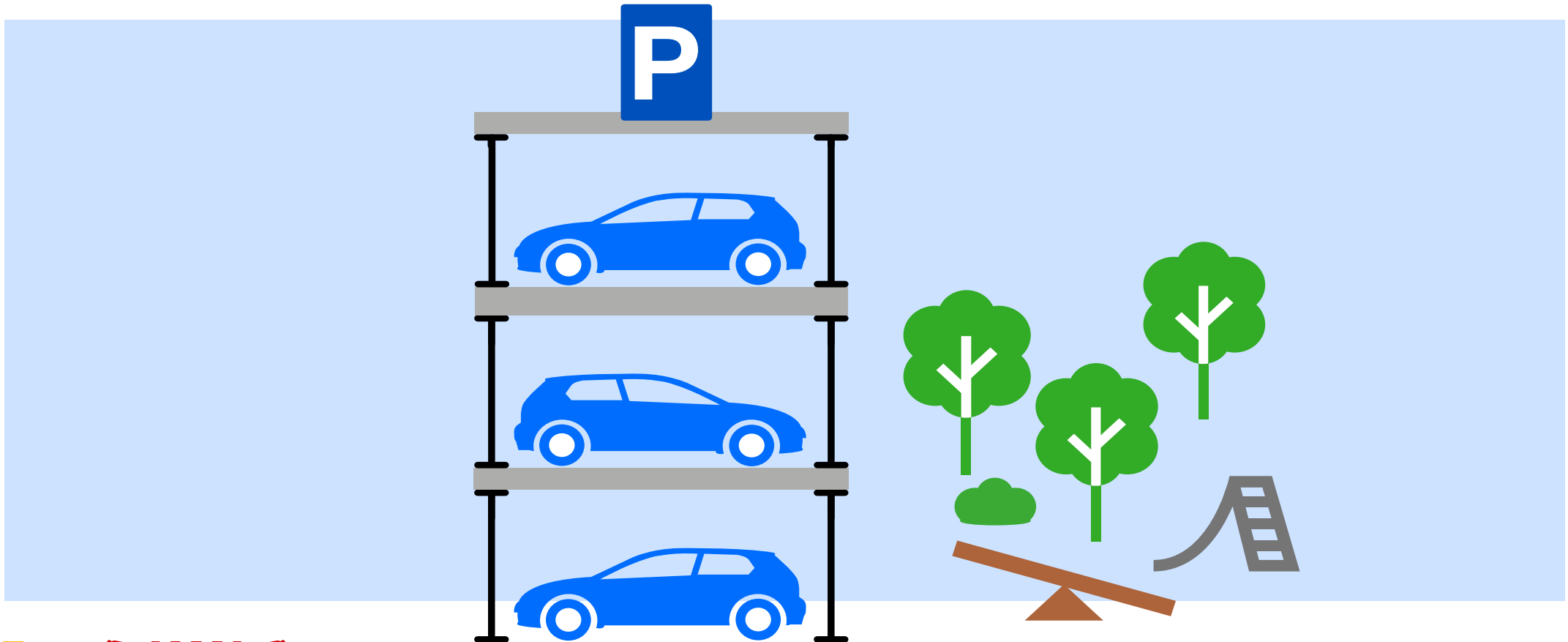
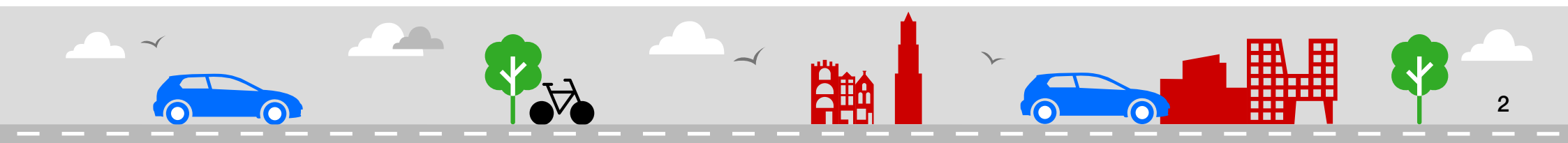


Aanpak parkeren openbare ruimte



Inhoud

1. Inleiding	3
2. Ruimte voor groen, spelen, en verblijven	4
2.1 Opheffen van parkeerplaatsen	5
2.2 Parkeren met twee wielen op de stoep	7
3. Alternatieven voor parkeren	9
3.1 Efficiënter gebruik van parkeerruimte	9
3.2 Stimuleren garage- en hubparkeren	11
3.3 Doelgroepen	13
3.4 Deelmobiliteit	15
4. Uitgangspunten bij opheffen parkeerplaatsen	17
4.1 Alternatieven voor parkeerders	17
4.2 Inkomstenderving bij opheffen parkeerplaatsen in betaald parkeergebied	18
5. Parkeergebieden en communicatie over parkeervoorzieningen	20
5.1 Parkeergebieden	20
5.2 Parkeerdata en monitoring	21
5.3 Mobiliteitslabel	23
5.4 Initiatieven voor opheffen parkeerplaatsen	24
6. Financiën	25



1. Inleiding

In de Parkeervisie hebben we vier doelen vastgelegd voor het Utrechtse parkeerbeleid. Eén van die doelen is de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. In Utrecht is de ruimte schaars, en met de groei van de stad is het steeds belangrijker om onszelf de vraag te stellen waaraan we die schaarse ruimte willen besteden.

Een groot deel van de auto's en fietsen die in Utrecht worden geparkeerd, staat in de openbare ruimte. In sommige stukken van de stad is dat geen probleem, daar is voldoende ruimte op straat om te lopen, te fietsen, en te parkeren, en blijft er ook nog plek over voor spelen en groen. Maar in de meeste wijken in Utrecht is de ruimte beperkt, en gaat ruimte die wordt gereserveerd voor parkeren ten koste van andere functies. In deze gebieden creëren we ruimte voor spelen, groen, en verblijven, door auto's te verplaatsen naar parkeergarages en parkeervoorzieningen aan de rand van de stad, en door alternatieven voor de (privé)auto te stimuleren. Zo dragen we bij aan de leefbaarheid in de stad.

De herinrichting van bestaande parkeercapaciteit is bovendien nodig om te zorgen dat het aantal auto's in de stad niet toeneemt. Utrecht groeit, en in de komende jaren wordt er veel bijgebouwd. Hoewel



we het aantal toe te voegen parkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen beperken, en ook hier inzetten op alternatieven voor de auto, zullen er parkeerplaatsen bij komen in de stad. Dit compenseren we door elders in de stad parkeerplaatsen op te heffen. Zo zorgen we dat het totale aantal parkeerplekken (en daarmee ook het aantal auto's) in de stad grofweg gelijk blijft.

Utrecht bestaat uit verschillende wijken en buurten, met ieder hun eigen kenmerken. Verschillende type wijken vragen soms ook om verschillende parkeermaatregelen. In de historische binnenstad is bijvoorbeeld minder ruimte voor het parkeren van auto's dan in Kanaleneiland of Leidsche Rijn. Maar ook de behoefte om een auto voor de deur te parkeren

is hier minder groot. Dat uit zich onder andere in een lager autobezit onder binnenstadsbewoners. Hoewel de beleidsdoelen voor parkeren in de hele stad hetzelfde zijn, zijn niet overal dezelfde (concrete) maatregelen nodig of wenselijk. Bij toepassing van het parkeerbeleid maken we daarom onderscheid tussen verschillende parkeergebieden. Deze gebieden zijn toegelicht in het laatste hoofdstuk.

De module Aanpak parkeren openbare ruimte is een uitwerking van de Parkeervisie. In deze module werken we onze aanpak voor opheffen en herinrichten van parkeerplaatsen uit. Hierbij geven we aan op welke manier we mensen willen stimuleren om in plaats van op straat elders te parkeren, waarbij we aandacht hebben voor verschillende doelgroepen. Ook gaan we in op het faciliteren van deelmobiliteit. In het laatste hoofdstuk leggen we vast op welke manier we data verzamelen die nodig is voor uitvoering van ons parkeerbeleid, en gaan we in op de communicatie over parkeren in Utrecht. De focus ligt in deze module op de bestaande stad. In de module Parkeernormen gaan we in op de realisatie van parkeerplaatsen en mobiliteitsalternatieven bij nieuwbouwontwikkelingen.



2. Ruimte voor groen, spelen, en verblijven

Het opheffen van parkeerplaatsen is geen doel op zich, maar een middel dat we inzetten om de openbare ruimte leuker, prettiger en mooier in te richten. We vinden het belangrijk dat bewoners en ondernemers daar zelf over mee denken, het gaat immers om hun eigen straat of buurt.

In het Mobiliteitsplan 2040 staat dat we in Utrecht jaarlijks gemiddeld 0,5 tot 1% van de parkeer-capaciteit op straat willen opheffen om ruimte te maken voor functies die de kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren. Dit doen we via drie sporen:

- initiatieven vanuit de stad
- herinrichtingsprojecten
- ingeleverde parkeervergunningen en lage parkeerdruk

Daarnaast kunnen er praktische of veiligheids-overwegingen zijn die leiden tot het opheffen van parkeerplaatsen. Dit speelt bijvoorbeeld in straten waar met twee wielen op de stoep wordt geparkeerd, of straten waar geparkeerde auto's de doorgang voor nood- en hulpdiensten en vuilniswagens bemoeilijken en/of het zicht op kruisend verkeer belemmeren.

Initiatieven vanuit de stad

We zien dat er vanuit de stad, zowel van bewoners als ondernemers, steeds meer verzoeken en initiatieven

komen voor verbetering van de leefbaarheid in de straat of wijk. Meestal gaat het hierbij om het inruilen van autoparkeercapaciteit voor extra groen, speelvoorzieningen of verblijfsruimte. Initiatiefnemers hebben vaak goede ideeën voor verbetering van hun buurt, en zijn ook bereid om hier zelf actief aan bij te dragen, niet alleen door mee te denken over een andere inrichting van de openbare ruimte, maar ook door de eigen auto weg te doen of elders te parkeren. We willen dit soort initiatieven van bewoners en ondernemers in de stad graag faciliteren, en richten



Domplein 1988, Het Utrechts Archief.

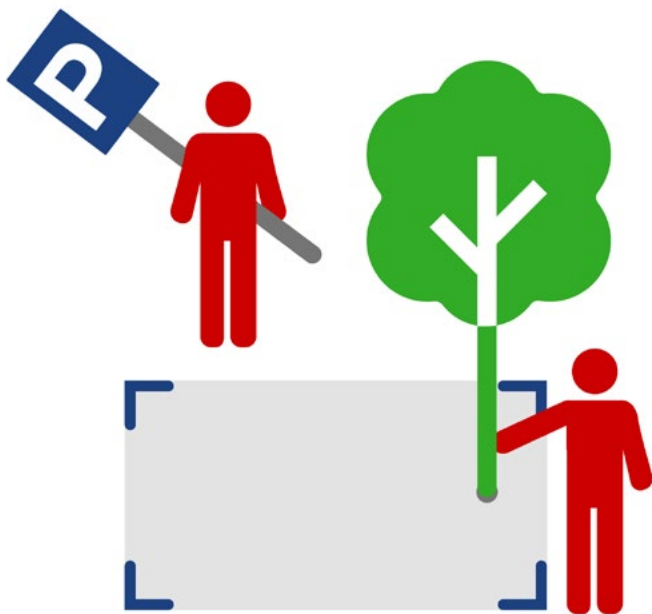
hiervoor een digitaal loket in (dit lichten we verder toe in hoofdstuk 5). We maken hierbij een onderscheid tussen initiatieven die passen binnen de 'leefbaarheidsregeling' (zie paragraaf 2.1), en overige initiatieven.

We krijgen soms ook verzoeken van bewoners en/of ondernemers om parkeerplaatsen toe te voegen, in plaats van op te heffen, omdat zij een hoge parkeerdruk ervaren. Het toevoegen van parkeerplaatsen heeft op de lange termijn over het algemeen



Domplein 2019, beeldbank gemeente Utrecht.





weinig invloed op de parkeerdruk, en sluit niet aan bij ons doel om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. Wanneer bewoners en/of bedrijven een hoge parkeerdruk ervaren, kijken we daarom naar andere oplossingen.

Herinrichtingsprojecten

Initiatieven voor verbetering van de leefbaarheid komen niet altijd vanuit de stad, maar soms ook vanuit de gemeente. Dit geldt bijvoorbeeld voor (grote) herinrichtingsprojecten in de binnenstad. Ook hierbij geldt dat er vaak een wens is om minder parkeerplaatsen op straat te behouden zodat er meer ruimte ontstaat voor voetgangers, fietsers, en groen. In de binnenstad zijn een aantal goede voorbeelden

van heringerichte straten, waar ruimte is teruggegeven aan de voetganger. Ook bij projecten die vanuit de gemeente worden opgestart vinden we het belangrijk dat ondernemers en bewoners meepraten.

Ingeleverde parkeervergunningen

Met de uitgifte van parkeervergunningen kunnen we sturen op de parkeerdruk in de openbare ruimte. We stellen per gebied een vergunningenplafond in. Zodra het aantal aanvragen het vergunningenplafond overstijgt, ontstaat er een wachtlijst. De hoogte van het vergunningenplafond is afhankelijk van de parkeercapaciteit. Zo zorgen we dat een toename van vergunningaanvragen (bijvoorbeeld in wijken waar veel woningen worden gesplitst) niet leidt tot een te grote stijging van de parkeerdruk. Als we zien dat in gebieden met betaald parkeren ruimte ontstaat, doordat er minder parkeervergunningen worden uitgegeven en/of de parkeerdruk afneemt, is dat aanleiding om samen met de buurt te kijken naar een betere invulling van de ruimte. Daarnaast is het mogelijk om bij een lage parkeerdruk parkeerplaatsen op te heffen.

Bij initiatieven vanuit de stad en herinrichtingsprojecten die vanuit de gemeente worden opgestart is er (meestal) een concrete wens voor een andere invulling van de openbare ruimte. Het opheffen van parkeerplaatsen is dan nodig om die ambities waar te maken. Bij het derde spoor werkt het precies andersom. Wanneer er een concreet plan of initiatief ligt voor het opheffen van parkeerplaatsen zetten we verschillende strategieën in om bewoners en

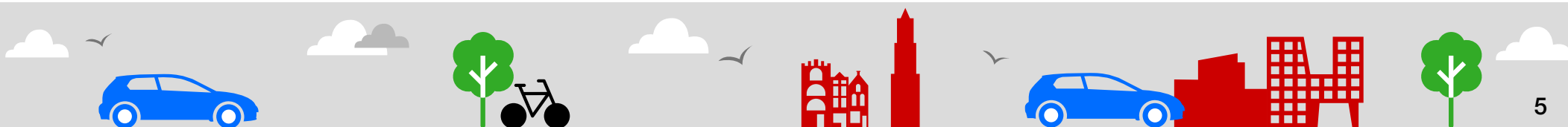
ondernemers te verleiden hun parkeervergunning in te leveren, en in plaats daarvan te kiezen voor een parkeergarage, parkeerhub, of voor deelmobiliteit. Maar ook in de rest van de stad, in gebieden waar (nog) geen (concrete) plannen zijn om parkeerplaatsen op te heffen, stimuleren we deelmobiliteit en garageparkeren. Zo kunnen de strategieën die we inzetten om het opheffen van parkeerplaatsen mogelijk te maken, ook zelf aanleiding worden voor het opheffen van parkeercapaciteit.

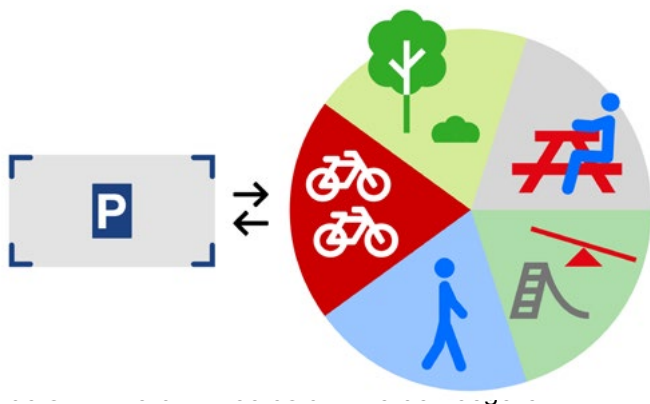
2.1 Opheffen van parkeerplaatsen

Bij opheffen van parkeerplaatsen spelen twee vragen, die met elkaar samenhangen maar ook op zichzelf bekeken kunnen worden:

- Wat zijn de consequenties voor parkeeders (en de kwaliteit van de openbare ruimte in de directe omgeving)?
- Leidt het opheffen van parkeerplaatsen tot inkomstenderving?

Wanneer er een plan of verzoek ligt waarbij het de bedoeling is dat er parkeerplaatsen komen te vervallen, is de eerste check of dit gevolgen heeft voor de huidige parkeeders en voor de inkomsten uit parkeren. Als dat niet het geval is, kunnen de parkeerplaatsen, ongeacht het aantal, zonder verdere voorwaarden worden opgeheven. Als het opheffen van parkeerplaatsen wel consequenties heeft voor de parkeeders (bijvoorbeeld doordat het moeilijker wordt voor vergunninghouders om nabij woning of bedrijf te parkeren), maar niet tot inkomstenderving zal leiden, geldt in principe hetzelfde, mits er een passende





Wanneer het gaat om parkeerplaatsen in betaald parkeergebied, zal het opheffen van parkeerplaatsen in de meeste gevallen echter wel leiden tot inkomstenderving. Hierbij maken we een onderscheid tussen initiatieven die vallen binnen de leefbaarheidsregeling (hieronder toegelicht) en overige initiatieven. Voor opheffen van parkeerplaatsen buiten betaald parkeergebied geldt dat we alleen kijken naar de consequenties voor parkeerders. Hier is immers geen sprake van inkomstenderving.

Leefbaarheidsregeling

We stellen jaarlijks bij de parkeerbegroting vast hoeveel parkeerplaatsen in betaald parkeergebied kunnen worden opgeheven ten behoeve van initiatieven die vanuit of in samenwerking met de buurt worden uitgewerkt. Het gaat hierbij om initiatieven die

bijdragen aan een verbetering van de leefbaarheid in de buurt, zoals (maar niet beperkt tot) het verbreden van de stoep, aanleg van fietsparkeerplaatsen, toevoegen van groen of speelvoorzieningen, of plaatsen van bankjes of picknickbanken. Als parkeerplaatsen worden opgeheven ten behoeve van commerciële activiteiten, zoals de uitbreiding van een terras of het aanbieden van commercieel deelfervoer, past dat niet binnen de leefbaarheidsregeling. Hiervoor geldt de aanpak bij overige initiatieven, die in de volgende alinea wordt toegelicht. Per initiatief geldt geen beperking voor het aantal op te heffen parkeerplaatsen, zolang het binnen het vastgestelde aantal op te heffen parkeerplaatsen voor het betreffende gebied blijft. Mochten tegen het eind van het jaar nog niet alle plekken uit de regeling 'op' zijn, kunnen resterende plekken worden herverdeeld over de gebieden, of worden overgeheveld naar het volgende jaar. Voor plekken die binnen deze regeling worden opgeheven, is dekking geregeld binnen de parkeerbegroting, en is dus geen aparte financiële compensatie nodig. Wel moet in beeld gebracht worden of het opheffen van parkeerplaatsen gevolgen heeft voor de huidige parkeerders, en moeten hiervoor indien nodig oplossingen worden geboden.

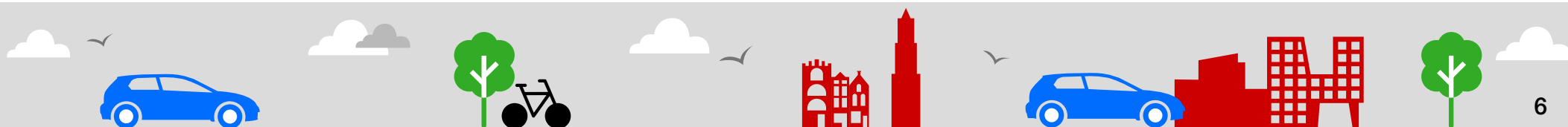
Voor deze leefbaarheidsregeling stellen we een proces in dat bewoners en ondernemers eenvoudig en snel kunnen doorlopen. Dit lichten we verder toe in hoofdstuk 5. Omdat het om initiatieven met variabele impact gaat (van het opheffen van één parkeerplaats ten behoeve van een fietsenrek of plantenbak tot het parkeervrij maken van een hele straat),

beoordelen we per initiatief hoe we de participatie inrichten.

Ook buiten betaald parkeergebied zijn er initiatieven om de leefbaarheid te vergroten. Hier speelt inkomstenderving geen rol, maar is het wel van belang om te bepalen hoe het opheffen van plekken de parkeersituatie beïnvloedt. We stellen buiten betaald parkeergebied geen maximaal aantal op te heffen parkeerplaatsen vast. Zo lang er voldoende ruimte overblijft, en/of passende alternatieven zijn voor parkeren, zijn er dus geen beperkingen voor het opheffen van parkeerplaatsen buiten betaald parkeergebied. Een aandachtspunt hierbij is dat alternatieven voor parkeren op straat buiten betaald parkeergebied vaak minder aantrekkelijk zijn. We hebben hier bovendien geen mogelijkheden om actief te sturen op het aantal auto's in de openbare ruimte. Een mogelijkheid bij opheffen van parkeerplaatsen is om eerst voor een tijdelijke invulling te kiezen, bijvoorbeeld in de vorm van fietsvlonders of (verplaatsbare) plantenbakken. Zo kan de buurt wennen aan de nieuwe invulling van ruimte, en kunnen we monitoren of de parkeerdruk acceptabel blijft.

Aanpak bij overige initiatieven

Niet alle initiatieven en projecten met een wens voor opheffen van parkeerplaatsen passen binnen de leefbaarheidsregeling. Dit geldt bijvoorbeeld wanneer plekken worden opgeheven ten behoeve van commerciële activiteiten, of wanneer het aantal op te heffen parkeerplaatsen het jaarquotum



overschrijdt. In deze gevallen passen we maatwerk toe. Afhankelijk van de te verwachten impact bepalen we welke belanghebbenden we betrekken, en op welke manier we de participatie inrichten.

Bij plannen die niet onder de leefbaarheidsregeling vallen, brengen we per project in beeld wat de gevolgen zijn voor de inkomsten en voor de parkeerders. Dekking voor de inkomstenderving, en eventuele oplossingen voor huidige parkeerders worden ook per project geregeld.

2.2 Parkeren met twee wielen op de stoep

In verschillende (oudere) woonwijken parkeren auto's aan twee kanten van de weg, terwijl de straten daar eigenlijk te smal voor zijn. Om te zorgen dat er nog wel auto's (en nood- en hulpdiensten) langs kunnen, gaan automobilisten dan vaak met twee wielen op de stoep staan. Het gevolg hiervan is dat in veel gevallen de doorgang op het trottoir onvoldoende is, waardoor voetgangers over de rijbaan moeten lopen. Dit is niet wenselijk en kan leiden tot gevaarlijke situaties.

Parkeren (met twee wielen op de stoep) is niet toegestaan, tenzij expliciet met bebording op straat staat aangegeven dat het mag. In Utrecht is parkeren met twee wielen op de stoep nergens geformaliseerd. Toch is handhaving (alleen) niet de oplossing. Het gaat over het algemeen om wijken waar al sinds jaren op deze manier geparkeerd wordt, en waar de parkeerdruk erg hoog is. Maar het is ook niet wenselijk om de situatie zoals die is te laten voortbestaan, omdat dit in veel gevallen ten koste gaat van de



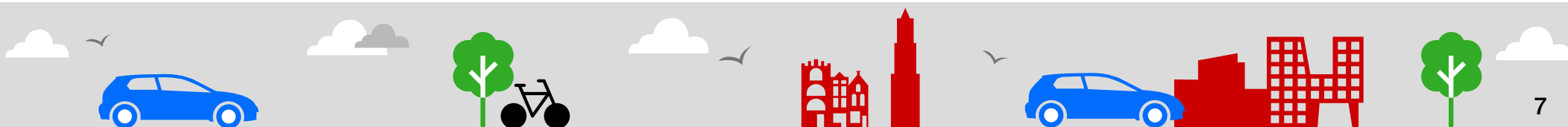
leefbaarheid en de verkeersveiligheid, en omdat het kan leiden tot onduidelijkheid bij parkeerders.

In straten waar de stoep breed genoeg is, kunnen we tijdelijk – totdat er een herinrichting plaatsvindt – parkeren met twee wielen op de stoep toestaan. Hiervoor is het nodig om bebording te plaatsen, en eventueel op de stoep te markeren waar geparkeerd mag worden. In de meeste straten waar met twee wielen op de stoep wordt geparkeerd, is de stoep echter niet breed genoeg om dit – al is het tijdelijk – te formaliseren. Een parkeerverbod aan één of zelfs beide zijden van de weg kan hier een oplossing zijn. Maar daar kleven ook nadelen aan.

Het parkeren met twee wielen op de stoep speelt vaak in meerdere aangrenzende straten, of zelfs in de hele buurt. Als we dit tegelijkertijd in de hele buurt aanpakken, heeft dat grote consequenties voor de parkeercapaciteit. Een geleidelijke aanpak, in overleg met de buurt, is hier dus nodig.

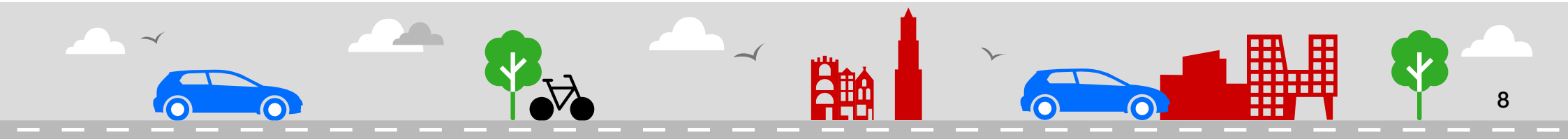
Bij het beperken van parkeren in smalle straten, gaat het in feite ook om het opheffen van parkeercapaciteit: er kunnen immers minder mensen parkeren, wat gevolgen heeft voor de parkeerders (die moeten langer zoeken naar een plek en/of verder weg parkeren), en in betaald parkeergebied ook voor de inkomsten uit parkeren. Wanneer een parkeersituatie leidt tot grote risico's voor de (verkeers-)veiligheid, grijpen we uiteraard meteen in. Overige verzoeken of plannen voor beperken van parkeren ten behoeve van de verkeersveiligheid behandelen we als andere aanvragen voor opheffen van parkeerplaatsen. In veel gevallen vallen deze initiatieven binnen de leefbaarheidsregeling. Dat betekent dat we dezelfde richtlijnen toepassen om te bepalen of er alternatieven nodig zijn voor parkeerders. Dit doen we altijd in overleg met bewoners en ondernemers. Hierbij kijken we ook buurtgericht: in gebieden waar veel met twee wielen op de stoep wordt geparkeerd, kijken we niet per straat naar oplossingen, maar brengen we voor de hele buurt in beeld wat er nodig is om een verlies aan parkeercapaciteit op te vangen.

Wanneer er plannen liggen voor herinrichting van een straat waar met twee wielen op de stoep wordt geparkeerd, is het goed regelen van parkeren onderdeel van het nieuwe ontwerp. Dit kan betekenen dat in deze straten aan één of zelfs beide kanten van de weg een parkeerverbod wordt ingesteld, maar kan ook leiden tot iets andere inrichting waarbij wel parkeercapaciteit behouden blijft. Uiteraard kijken we hierbij goed naar de consequenties voor omwonenden en ondernemers in de omgeving. Waar nodig



nemen we maatregelen om te zorgen dat de parkeerdruk in de omgeving niet te veel oploopt.

Parkeren met twee wielen op de stoep gebeurt zowel in betaald parkeergebied als daarbuiten. Bij invoering van betaald parkeren is onze ervaring dat de parkeerdruk afneemt en dat er dus ook minder geparkeerd wordt op plekken waar dat niet is toegestaan. Er zijn echter straten waar ook na invoering van betaald parkeren de parkeercapaciteit krap blijft. Door middel van een vergunningenplafond kunnen we wel sturen op de parkeerbezetting, maar omdat we bestaande bewoners bij invoering van betaald parkeren niet met een verlies van parkeercapaciteit willen confronteren, kiezen we hierbij voor een evolutionaire aanpak. Dat houdt in dat we, in gebieden waar vanwege hoge parkeerdruk ook na invoering van betaald parkeren met twee wielen op de stoep wordt geparkeerd, het vergunningenplafond stap voor stap zullen verlagen. Hierbij kijken we ook naar alternatieven voor parkeren, zoals deelmobiliteit en parkeren op afstand. We maken in de wijken waar dit speelt al voor het invoeren van betaald parkeren een plan voor stapsgewijze afbouw van het parkeren met twee wielen op de stoep.



3. Alternatieven voor parkeren

In het vorige hoofdstuk hebben we toegelicht dat we op straat meer ruimte willen creëren voor lopen en fietsen en voor spelen, groen, en verblijven. Hiervoor willen we ruimte inzetten die nu nog voor het parkeren van auto's wordt gebruikt. Meestal gaat het om plekken die veel gebruikt worden, en waar de parkeerdruk hoog is. Het is dan noodzakelijk om eerst die ruimte vrij te spelen, voor we de parkeerplaatsen kunnen opheffen. Dit doen we op drie manieren:

- door efficiënter om te gaan met parkeerruimte, zowel op straat als in garages (openbaar en privaat)
- door parkeerders te stimuleren hun auto zo veel mogelijk in garages of aan de rand van de stad te parkeren
- door alternatieven voor de (privé)auto te stimuleren

We maken bij parkeren onderscheid tussen langparkeerders en kortparkeerders. Langparkeerders zijn bewoners en bedrijven die in Utrecht zijn gevestigd en doorlopend of (bijna) dagelijks in de stad parkeren. In gebieden met betaald parkeren gaat het (naast personen met een eigen parkeervoorziening) dan vaak om bewoners en ondernemers

die een parkeervergunning of garage-abonnement hebben voor het parkeren van hun auto. Onder kortparkeerders verstaan we iedereen die op bezoek is in de stad of eenmalig/kortdurend in Utrecht aan het werk is. Deze doelgroep parkeert in gebieden met betaald parkeren zonder abonnement of parkeervergunning, en betaalt per keer via de automaat of een parkeerapp voor een parkeertransactie.

3.1 Efficiënter gebruik van parkeerruimte

Als we efficiënter gebruik maken van de parkeerruimte die er is, hebben we voor hetzelfde aantal auto's minder parkeerplaatsen nodig. Hoewel in verschillende delen van Utrecht de parkeerdruk hoog is, en het lastig kan zijn om een parkeerplaats te vinden, zijn er – met name in parkeergarages – nog veel parkeerplaatsen die niet of maar beperkt gebruikt worden. Hierbij gaat het niet alleen om openbaar toegankelijke garages (van zowel gemeente als andere eigenaren), maar ook om private/afgesloten parkeervoorzieningen bij woningen en kantoren.

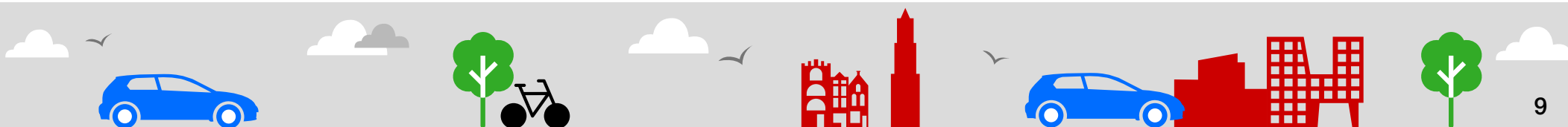
Private parkeergarages en -terreinen

Op steeds meer plekken in Nederland (en daarbuiten) ontstaan initiatieven om private parkeerterreinen te ontsluiten voor een groter publiek. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om kantoren met een eigen parkeerkelder. Buiten werktijd – in de avonden en weekenden – staan deze parkeervoorzieningen grotendeels leeg. Door de parkeerterreinen – tegen betaling – toegankelijk te maken voor derden,

kunnen eigenaren iets bijverdienen. Voor gebruikers bieden deze parkeergelegenheden een extra, vaak goedkopere, parkeermogelijkheid. Een intensiever gebruik van bestaande parkeervoorzieningen heeft echter ook nadelen. Dit betekent immers dat er meer autoverkeer op de betreffende locatie komt. Ons uitgangspunt is daarom dat we de inzet van private parkeervoorzieningen koppelen aan een vermindering van autoparkeerplaatsen in de openbare ruimte. Op die manier voorkomen we dat efficiënter gebruik van parkeercapaciteit leidt tot een toename van het autoverkeer.

We zien hierbij vooral kansen voor de groep langparkeerders (bewoners en ondernemers). Voor deze doelgroepen kunnen we eenvoudig de koppeling maken met het opheffen van parkeerplaatsen op straat bij bijvoorbeeld herinrichtingen of andere initiatieven voor verbetering van de leefbaarheid.

We gaan actief met private partijen in gesprek over het gebruik van afgesloten parkeerterreinen. Hierbij denken we onder andere aan woningbouwcorporaties, die hun parkeergarages vaak niet volledig gevuld krijgen, maar ook aan eigenaren van kantoorpanden, die met name buiten werktijden parkeerruimte over hebben. Ook kijken we naar mogelijkheden om afspraken te maken met eigenaren van (niet-gemeentelijke) openbare parkeergarages. Een voorwaarde is dat dat we met de betreffende partijen langdurige (minimaal vijf jaar) afspraken



kunnen maken over het gebruik van parkeercapaciteit, en dat de voorzieningen goed toegankelijk zijn voor gebruikers. De gemeente toetst aan de hand van de voorwaarden voor de uitgifte van parkeervergunningen en garageplaatsen wie in aanmerking komt voor een bewoners- of bedrijfsabonnement in zo'n parkeervoorziening. De gehanteerde abonnementstarieven zijn gelijk aan de tarieven in gemeentelijke parkeergarages.

De inzet van private parkeervoorzieningen voor een groter publiek hoeft niet per definitie via de gemeente te lopen. Er zijn verschillende commerciële partijen die dit soort locaties fysiek en digitaal toegankelijk maken (met een app). Wanneer de gemeente niet is betrokken bij de ontsluiting van private parkeerterreinen, is het lastiger om daaraan het opheffen van parkeerplaatsen in de openbare ruimte te koppelen. We hebben dan immers geen invloed op de duur van de overeenkomst, en kunnen geen garantie bieden op een (langdurig) parkeeralternatief voor bewoners en ondernemers in de omgeving. Omdat het bestemmingsplan niet overal dit ruimere gebruik van parkeervoorzieningen toestaat, gaat het echter om een beperkt aantal locaties.

We houden in het oog om welke locaties het gaat en monitoren wat de effecten zijn op de hoeveelheid autoverkeer in het gebied. Wanneer we zien dat in een bepaald gebied meerdere private parkeerterreinen voor een lange periode voor een groter publiek toegankelijk worden gemaakt, kan dat uiteindelijk wel leiden tot vermindering van de parkeercapaciteit op straat.

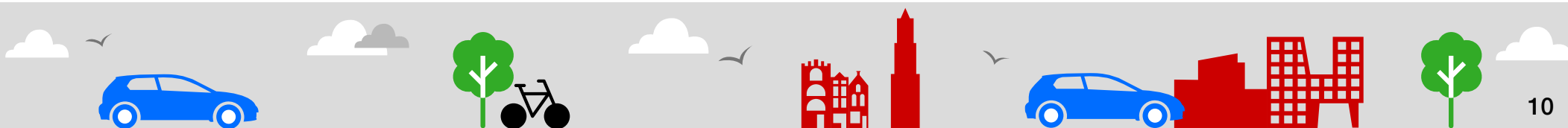
Dubbelgebruik

Auto's staan het grootste deel van de dag stil, maar ze staan niet continu op dezelfde plek stil. Een bewoner maakt niet alleen gebruik van parkeerplaatsen in de buurt van de eigen woning, maar parkeert bijvoorbeeld ook bij het werk, bij een winkelcentrum, of bij familieleden en vrienden voor de deur. Verschillende doelgroepen parkeren (over het algemeen) ook op verschillende tijden. Bewoners parkeren in de avond en nacht, maar zijn overdag vaak met de auto weg (die elders geparkeerd wordt). Deze plekken zijn dan beschikbaar voor doelgroepen die juist wel overdag parkeren, zoals kantoorpersoneel en winkelbezoekers en bezoek van bewoners. Dubbelgebruik van parkeerplaatsen, waarbij verschillende doelgroepen op verschillende momenten van dezelfde parkeerplaatsen gebruik maken, draagt bij aan efficiënt gebruik van parkeervoorzieningen. Om die reden reserveren we in de openbare ruimte in principe geen parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen. Uitzondering hierop zijn mensen met een beperking, deelauto's en (laden van) elektrische voertuigen.

Op een aantal locaties zien we dat het principe van dubbelgebruik niet goed werkt. In sommige winkelstraten wordt overdag bijvoorbeeld langdurig geparkeerd door bewoners en ondernemers uit de buurt, of door bedrijven die in de omgeving werkzaamheden uitvoeren. Hierdoor blijft weinig ruimte over voor winkelbezoek dat met de auto komt. Een oplossing die we nu al toepassen in een aantal winkelstraten is de beperking van de geldigheid



van parkeervergunningen tijdens openingstijden. Parkeervergunninghouders moeten overdag, als de winkels open zijn, elders in het parkeerrayon een plek zoeken, anders lopen zij risico op een parkeerbon. Voor kortparkeerders zijn er op dit moment echter geen beperkingen. We stellen in winkelstraten geen parkeerduurbepanking in, omdat dit meer nadelen heeft dan voordelen. Als parkeerders bijvoorbeeld maar maximaal twee uur ergens mogen parkeren, is er meer doorloop van auto's en neemt de verkeersintensiteit toe. Dat vinden we niet wenselijk. Wel gaan we experimenteren met manieren om het minder aantrekkelijk te maken om langer dan een paar uur in een winkelstraat te parkeren. Dit kunnen we bijvoorbeeld doen door in bepaalde gebieden via parkeerautomaat en -app niet langer een dagkaart voor parkeren beschikbaar te stellen.



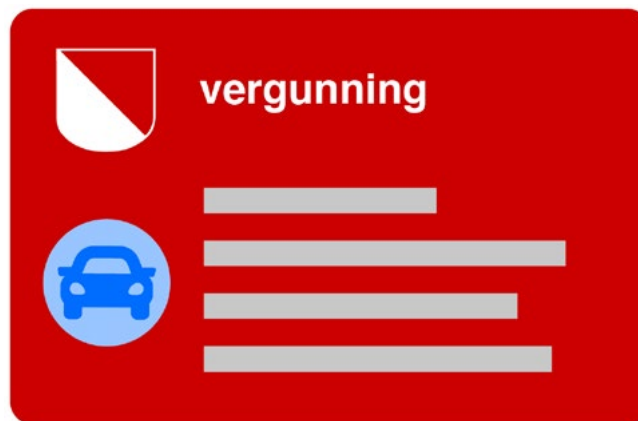
Bij dubbelgebruik denken we niet alleen aan verschillende doelgroepen die op verschillende momenten van dezelfde parkeerplek gebruik maken. We denken ook aan verschillend gebruik van ruimte. Een parkeerplaats kan bijvoorbeeld in de ochtend dienstdoen als laad- en losplek, maar in de middag worden ingezet voor fietsparkeren, of de uitbreiding van een terras. Hierbij is de uitvoerbaarheid afhankelijk van heldere communicatie (wat is op welk moment toegestaan) en mogelijkheden voor handhaving. We zien dat er door verschillende partijen wordt nagedacht over dit soort initiatieven, en dat er wordt gewerkt aan goede (digitale) oplossingen voor deze manier van dubbelgebruik. We werken actief mee aan pilots om deze vorm van dubbelgebruik te stimuleren.

3.2 Stimuleren garage- en hubparkeren

Utrecht is een stad die goed bereikbaar is met het openbaar vervoer, en binnen de stad zijn ook lopen en fietsen goede vervoersalternatieven. Mensen die Utrecht bezoeken hebben vanuit hun vertreklocatie echter niet altijd de mogelijkheid om (comfortabel) met het openbaar vervoer te reizen. Er zijn daarnaast uiteenlopende andere redenen waarom bezoekers, bedrijven, en bewoners graag een auto in de stad willen parkeren.

Parkeerproducten

Voor het parkeren in betaald parkeergebied en gemeentelijke parkeergarages en -hubs geven we (aan verschillende doelgroepen) parkeervergunningen en -abonnementen uit. De basis voor de uitgifte van parkeerproducten ligt in de



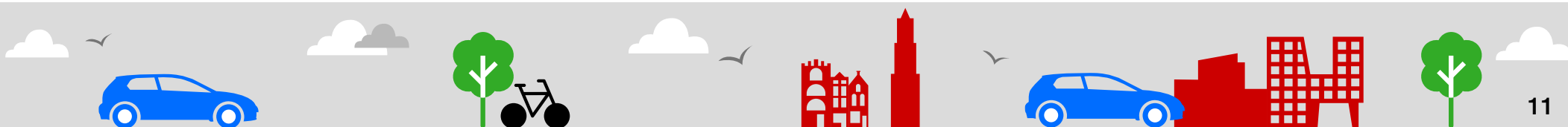
Parkeerplaatsverordening, en de concrete voorwaarden zijn vastgelegd in de Nadere regel uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen.

De aanpassing van onze parkeerproducten is een doorlopend proces. Onze parkeerproducten zijn inmiddels volledig gedigitaliseerd. Dat geldt zowel voor de uitgifte en het beheer van parkeervergunningen en -abonnementen, als voor controle en handhaving. Hoewel technologische mogelijkheden nooit bepalend zijn voor de richting van ons parkeerbeleid, heeft de techniek soms wel invloed op de snelheid van ontwikkelingen, of de precieze invulling ervan. Ook andere factoren spelen mee bij de doorontwikkeling van onze parkeerproducten, zoals de dienstverlening richting vergunning- en abonnementhouders, en wijzigingen in de fysieke leefomgeving.

Met deze module stellen we geen concrete aanpassing van parkeervergunningen en -abonnementen voor. Wel geven we aan wat bij de ontwikkeling van parkeerproducten in de komende jaren onze beleidsuitgangspunten zijn, en in welke richting de ontwikkelingen in de toekomst moeten gaan plaatsvinden.

Parkeertarieven

Voor de meeste mensen zijn kosten een belangrijke factor bij de keuze voor een parkeerlocatie. Als we zowel lang- als kortparkeerders willen stimuleren om in een parkeergarage of P+R/hub te parkeren, moeten we dus ook naar de parkeertarieven kijken. Voor kortparkeerders geldt op dit moment al dat parkeren op straat (in betaald parkeergebied) het duurst is, gevolgd door de parkeergarages in en rond het centrum. Parkeren in een P+R/ringhub is het goedkoopst. Ook voor langparkeerders is de P+R/ringhub een voordelige optie, maar bewoners en ondernemers die liever in de stad parkeren (in plaats van aan de rand) zijn op straat aanzienlijk goedkoper uit dan in een parkeergarage. Hierdoor kiezen veel mensen een vergunning voor parkeren op straat boven een abonnement in een garage. Omdat we ook bewoners en ondernemers willen stimuleren om in een garage te parkeren in plaats van op straat, willen we, met name in de binnenstad (en in mindere mate in zone A2), in de komende jaren de tarieven voor vergunningparkeren dichterbij de garage-tarieven brengen.



Kortparkeren

Mensen die Utrecht met de auto bezoeken, hebben verschillende mogelijkheden voor parkeren: op straat, in een parkeergarage, aan de rand van de stad in een P+R/ringhub, of bij parkeerhubs in de regio. Het uitgangspunt is dat parkeren op straat in de binnenstad voor kortparkeerders het duurst is, en parkeren aan de rand van de stad (of op termijn in de regio) het goedkoopst. In de module Parkeerhubs werken we uit wat er nodig is om te zorgen dat parkeren in een P+R of ringhub een aantrekkelijk alternatief is voor parkeren dicht bij de eindbestemming of woning.

Bezoekers die ervoor kiezen om op straat (in betaald parkeergebied) te parkeren, betalen parkeergeld via de parkeerautomaat of een parkeerapp. We zien dat de parkeerapp als betaalwijze steeds meer gebruikt wordt. Betalen via een app heeft voordelen voor parkeerders. Gebruikers melden bij aankomst hun kenteken aan, en bij vertrek hun kenteken weer af in de app. Zo hoeven ze niet vooraf in te schatten hoe lang ze gaan parkeren, en betalen ze dus nooit te veel (of te weinig, waardoor ze risico lopen op een bon). Ook voor de gemeente heeft betalen via app voordelen. Nu een aanzienlijk deel van de parkeerders parkeergeld betaalt via app, hebben we op straat minder parkeerautomaten nodig, die niet alleen kostbaar zijn in aanschaf, maar ook regelmatig onderhoud nodig hebben. We gaan dan ook het aantal parkeerautomaten in de openbare ruimte afbouwen. Een belangrijke voorwaarde hierbij is dat we voor de bestaande bezoekersvergunning, die via de parkeerautomaat geactiveerd wordt, een goed



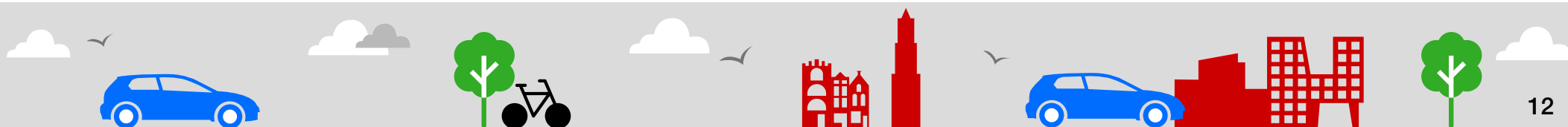
(digitaal) alternatief ontwikkelen. Een uitgangspunt hierbij is dat we ook voor bezoek aan bewoners het parkeren in garages en hubs aantrekkelijker willen maken. In de module Parkeren en Toegankelijkheid gaan we in op de digitale toegankelijkheid van de parkeerproducten die we aanbieden.

Niet alleen tarieven zijn belangrijk bij het sturen op gebruik van parkeervoorzieningen. Als we willen dat bezoekers meer gebruik maken van P+R-voorzieningen en parkeergarages is het belangrijk dat dit ook in andere opzichten prettige alternatieven zijn, en dat bezoekers op de hoogte zijn van deze

mogelijkheden voor parkeren. We willen bijvoorbeeld het reserveren van parkeerplaatsen in gemeentelijke parkeergarages mogelijk maken, zodat mensen die Utrecht bezoeken vooraf kunnen plannen waar zij gaan parkeren, en ook de garantie hebben op een beschikbare plek. In het laatste hoofdstuk lichten we toe op welke manier we willen zorgen voor betere vindbaarheid van parkeergarages en P+R's.

Langparkeren

Bewoners en bedrijven in betaald parkeergebied kunnen voor parkeren een vergunning of garage-abonnement aanvragen. Hierbij is het uitgangspunt altijd geweest dat we (hoewel beperkt) autobezit of -gebruik van deze doelgroepen faciliteren: een parkeervergunning geeft immers de mogelijkheid om voor een relatief laag bedrag 24/7 in betaald parkeergebied te parkeren. Bewoners en ondernemers die ervoor kiezen om niet zelf een auto te bezitten, maar wel af en toe een auto willen gebruiken, zijn over het algemeen juist duurder uit. Dit sluit niet aan op onze beleidsdoelstelling om gezonde(re) alternatieven voor de auto te stimuleren. We zorgen daarom dat de uitgifte van parkeervergunningen en garage-abonnementen beter is afgestemd op de doelstellingen van ons parkeerbeleid. Ons uitgangspunt is dat bewoners en bedrijven die in de regel kiezen voor andere vervoerswijzen, maar wel incidenteel een auto in de buurt willen parkeren, voortaan in principe niet duurder uit zijn dan bewoners en bedrijven die een groot deel van de dag een auto op straat zetten.



Daarnaast willen we met onze parkeerproducten het parkeren in garages en P+R-terreinen aantrekkelijker maken. We kijken hierbij vooral naar de binnenstad en (een aantal parkeergebieden in) zone A2. In (de meeste wijken) in zone B1 is op dit moment nog voldoende ruimte om op straat te parkeren, en zijn geen parkeergarages in de buurt.

In gebieden waar de ruimte schaars is en de parkeerdruk hoog, zoals in de binnenstad, spelen andere vraagstukken rondom parkeren en uitgifte van parkeervergunningen, dan in woonwijken aan de rand van de stad waar meer ruimte is op straat. Het ligt dan ook voor de hand dat we voortaan meer onderscheid gaan maken in de parkeerproducten die we per zone aanbieden. Dat kan bijvoorbeeld betekenen dat we een bepaalde parkeervergunning niet overal aanbieden, maar ook dat een specifieke parkeervergunning in het ene gebied net iets meer mogelijkheden biedt dan in een ander gebied. Hoewel we meer variatie bieden in parkeerproducten per zone, willen we uiteraard voorkomen dat er een wildgroei ontstaat. We streven naar een overzichtelijk aanbod van parkeervergunningen en garageabonnementen, waarbij de variatie vooral zit in kosten en gebruikersuren, en in een enkel geval ook in de beschikbaarheid voor een specifiek gebied. Een belangrijk uitgangspunt is dat we de (toekomstige) gebruikers betrekken bij de ontwikkeling van nieuwe parkeerproducten, zowel beleidsmatig als operationeel. Als we bijvoorbeeld goed in beeld hebben onder welke voorwaarden bewoners en ondernemers de overstap zouden willen maken van

een parkeervergunning naar een garageabonnement, kunnen we die input meenemen en een parkeerproduct ontwikkelen dat aansluit op de behoeften van de doelgroep. Hierbij kijken we niet zozeer naar tarieven, maar naar aspecten met betrekking tot gebruiksgemak.

We houden bij aanpassing van de parkeerproducten in principe rekening met bewoners en bedrijven die op dit moment al een parkeervergunning of garageabonnement hebben. Dat betekent dat we geen parkeervergunningen of abonnementen intrekken of (zonder instemming van de betreffende parkeerder) omzetten naar een ander parkeerproduct. Nieuw beleid geldt in eerste instantie alleen voor nieuwe vergunning- en abonnementsaanvragen.

3.3 Doelgroepen

Een belangrijk uitgangspunt bij de uitgifte van parkeervergunningen en garageabonnementen is dat we dat doen aan de hand van objectieve criteria. Wij kunnen als gemeente immers niet beoordelen voor wie het gebruik van een (privé)auto noodzaak is, en voor wie niet. Hoe meer we voor afzonderlijke doelgroepen uitzonderingen maken, bijvoorbeeld in de vorm van een speciale vergunning, hoe kleiner bovendien het effect van parkeerregulering.

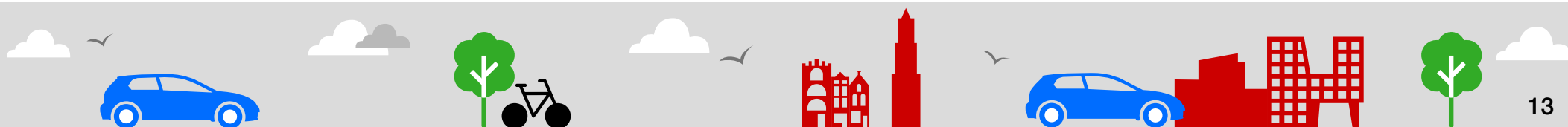
Bewoners

In de meeste parkeerrayons kunnen bewoners per adres maximaal twee parkeervergunningen aanvragen. Alleen in de binnenstad, en een aantal rayons daarbuiten, is het maximumaantal



parkeervergunningen beperkt tot één per adres. We gaan ook in de rest van de stad de ruimte voor uitgifte van tweede parkeervergunningen afbouwen. Hiermee ontstaat op straat ruimte voor andere functies. Ons uitgangspunt is dat we alleen een tweede parkeervergunning uitgeven als in het parkeerrayon nog voldoende ruimte is voor (mogelijke) aanvragen voor een eerste vergunning op adres. Zo voorkomen we dat bewoners die een eerste parkeervergunning aanvragen langer wachten op hun vergunning dan bewoners die een vergunning aanvragen voor een tweede auto. We gaan de te reserveren ruimte voor eerste parkeervergunningen stap voor stap vergroten, waardoor langzaam minder ruimte ontstaat voor een tweede auto op adres. Dit compenseren we door in parkeerhubs aan de rand van de stad meer ruimte beschikbaar te maken voor tweede auto's.

Voor bewoners lag de focus bij uitgifte van parkeerproducten tot nu toe op het faciliteren van autobezit: alleen bewoners die zelf over een auto beschikken



komen in aanmerking voor een parkeervergunning (die bovendien 24/7 geldig is). Er zijn ook parkeervergunningen voor bewoners die particulier een auto delen, of alleen af en toe van een huur- of leenauto gebruik maken, maar deze producten sluiten tot nu toe onvoldoende aan op de wensen en behoeften van de gebruikers. De huidige parkeervergunning huur-/leenauto geeft bijvoorbeeld de mogelijkheid om twaalf keer per jaar voor vijf dagen een auto voor de deur te parkeren, maar bewoners geven aan dat ze liever een flexibel inzetbaar aantal parkeeruren hebben. We gaan onze parkeerproducten voortaan meer inzetten om het (particulier) delen van auto's te stimuleren, en incidenteel autogebruik te faciliteren. Dit doen we onder andere door bewoners die particulier een auto delen voorrang te verlenen op de wachtlijst voor een parkeervergunning, maar ook door de voorwaarden voor een parkeervergunning particulier autodelen te versoepelen. Uiteraard houden we hierbij rekening met het voorkomen van oneigenlijk gebruik.

Ondernemers

Bedrijven die in Utrecht zijn gevestigd kunnen in aanmerking komen voor één of meerdere parkeervergunningen. Op dit moment zijn dit, net als parkeervergunningen voor bewoners, vergunningen die 24/7 geldig zijn. Dit past echter niet bij ons beleid om alternatieven voor de auto te stimuleren, en sluit ook niet aan bij de behoeften van ondernemers die weinig gebruik maken van hun parkeervergunning(en). We willen daarom voor de doelgroep ondernemers toe naar een parkeervergunning met het principe betalen naar gebruik.

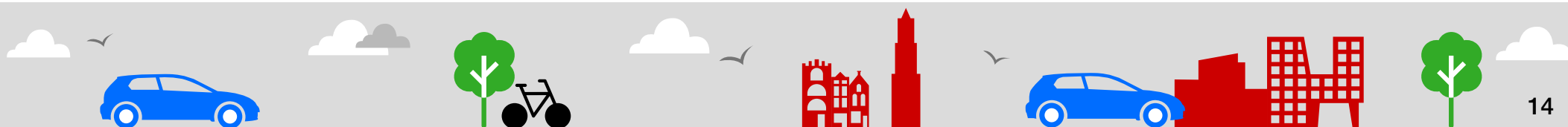
Maatschappelijke beroepsgroepen

Wanneer binnen een maatschappelijke beroepsgroep, zoals het onderwijs of de zorg, personeelstekorten ontstaan, wordt vaak mede naar het parkeerbeleid gekeken voor oplossingen. Het parkeerbeleid heeft niet als doel om de stad aantrekkelijker te maken voor specifieke beroepen, maar factoren als mobiliteit en bereikbaarheid spelen wel een belangrijke rol bij de keuze die mensen maken voor een specifieke baan. Bijna alle bestemmingen in Utrecht zijn goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Dat geldt echter niet altijd voor de plekken waar Utrechtse werknemers vandaan komen.



Wanneer werkgevers in het maatschappelijk domein ervaren dat parkeren een issue is bij het vinden (of houden) van personeel gaan wij graag met ze in gesprek over een passende oplossing. Die oplossing bestaat niet uit (extra) vergunningen voor parkeren op straat, omdat dit leidt tot meer geparkeerde auto's in de openbare ruimte en meer autoverkeer in de stad. In plaats daarvan kijken we naar parkeren in P+R's, waarvoor we afhankelijk van de behoefte langdurige of tijdelijke abonnementen kunnen uitgeven, al dan niet in combinatie met het gebruik van deelfietsen. Het gaat hierbij om extra P+R-abonnementen, naast (dus niet in plaats van) het recht op parkeervergunningen voor parkeren op straat.

We bieden geen bijzondere parkeervergunningen aan voor specifieke maatschappelijke beroepsgroepen. De enige uitzondering hierop zijn beroepen waarbij (het kunnen gebruiken van) een auto noodzakelijk is voor de uitvoering van het werk. Dit geldt bijvoorbeeld voor huisartsen en verloskundigen in Utrecht die bij spoedgevallen snel ter plaatse moeten zijn. Voor bewoners van Utrecht die werkzaam zijn in een vitaal beroep gelden dezelfde voorwaarden bij de uitgifte van parkeervergunningen als voor andere bewoners. We maken voor deze doelgroep dus geen uitzonderingen.



Gereserveerde parkeerplaatsen

In het verleden zijn op diverse plekken in Utrecht parkeerplaatsen in de openbare ruimte toegewezen aan specifieke individuele gebruikers of doelgroepen. Het gaat onder andere om vergunninghoudersplaatsen in de binnenstad en artsenparkeerplaatsen bij huisartsenpraktijken en gezondheidscentra. Er is ook een beperkt aantal gereserveerde parkeerplaatsen in de openbare ruimte, soms fysiek afgezet met een beugel, waarvan niet precies duidelijk is bij wie ze in gebruik zijn en/of met welke reden ze aan deze gebruiker(s) zijn toegewezen.

We wijzen, met uitzondering van gehandicaptenparkeerplaatsen en plekken voor deelauto's, in principe geen nieuwe gereserveerde parkeerplaatsen meer aan. Dat betekent bijvoorbeeld dat we geen nieuwe vergunninghoudersplaatsen aanleggen. Wanneer vergunninghoudersparkeerplaatsen in de binnenstad worden opgeheven in het kader van een herinrichting of ander initiatief voor verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte, worden ze ook niet op een andere plek gecompenseerd. Ook voor artsenparkeerplaatsen, en andere bijzondere situaties, is ons uitgangspunt dat we in principe geen extra gereserveerde parkeerplaatsen aanwijzen. Wanneer door hoge parkeerdruk en/of gebrek aan parkeermogelijkheden de (spoed-)dienstverlening van huisartsenpraktijken in het geding komt, gaan wij met de betreffende praktijk in gesprek over een passende oplossing.

Prioriteit voor gezonde en actieve manieren van verplaatsen

In het Mobiliteitsplan 2040 krijgen lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit prioriteit boven de (eigen) auto. Zo stimuleert Utrecht gezonde, actieve manieren van verplaatsen. Zeker voor afstanden tot 5 km. Een groter aanbod van deelvoertuigen vergroot ook het aantal reismogelijkheden, zonder dat mensen zelf (alle) voertuigen bezitten. In de plaatsing van het deelaanbod kijken we ook hoe de deelfiets, e-bike of e-bakfiets eerder gezien wordt dan een e-scooter of een auto. Zo stimuleren we actieve vormen van verplaatsen.

Kansen voor iedereen

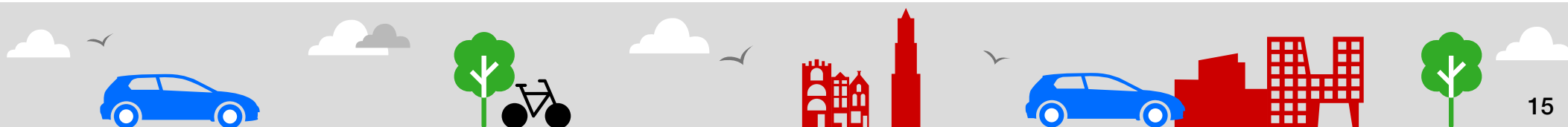
Utrecht wil een inclusieve stad zijn, ook als het om vervoer gaat. Dat vraagt van ons als gemeente dat we deelmobiliteit ook goed toegankelijk maken voor mensen met een laag inkomen, voor mensen die minder digitaal vaardig zijn, en (waar mogelijk) voor mensen met een beperking. Met een (financieel) aantrekkelijk deelaanbod helpen we mee om de toegang tot mobiliteit (verder) te vergroten en vervoersarmoede (verder) te verkleinen. Daarmee heeft deelmobiliteit in potentie ook sociaal-maatschappelijke meerwaarde voor de stad en haar inwoners.

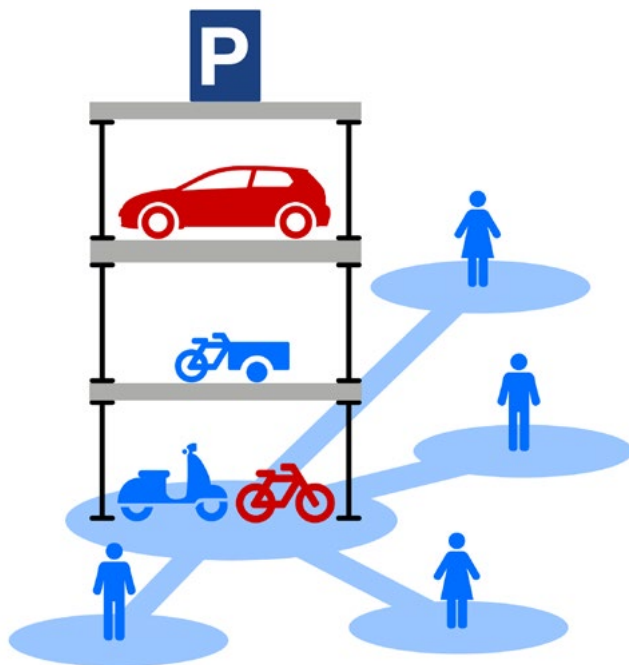
Naast plekken voor deelauto's en gehandicaptenparkeerplaatsen, reserveren we in de openbare ruimte plekken voor het laden van elektrische auto's. De richtlijnen voor plaatsing van laadpalen zijn opgenomen in de Plaatsingsleidraad en inrichtingskader publieke laadinfrastructuur.

3.4 Deelmobiliteit

Uit verschillende onderzoeken blijkt dat het aanbieden van deelmobiliteit een positief effect heeft op de parkeerdruk in een gebied. Door deelmobiliteit te stimuleren en te faciliteren, brengen we (op de langere termijn) de parkeerdruk in wijken omlaag, waardoor ruimte ontstaat om parkeerplaatsen op te heffen.

Deelmobiliteit bestaat in verschillende soorten en modaliteiten. Er zijn niet alleen deelauto's in Utrecht, maar bijvoorbeeld ook (elektrische) deelfietsen, buurtbakfietsen en deelbromfietsen. Mogelijk komen daar in de (nabije) toekomst nog andere modaliteiten bij. Deelauto's worden vooral gebruikt door bewoners, terwijl (bak)fietsen en brommers ook voor bezoekers interessant zijn. Sommige deelvoertuigen worden door commerciële partijen aangeboden, andere ook door particulieren. Voor deelauto's die in betaald parkeergebied staan, is op dit moment een parkeervergunning nodig (of moet op andere wijze parkeerbelasting betaald worden). Hierbij maken we voortaan onderscheid tussen deelauto's die een vaste parkeerplek hebben en deelauto's zonder een vaste parkeerplek. Deelauto's met een vaste parkeerplek gebruiken meer openbare ruimte dan deelauto's





zonder vaste plek. Deze plekken kunnen, als de auto in gebruik is, immers niet door andere parkeerders worden gebruikt. Anderzijds zorgt een vaste parkeerplaats voor een goede zichtbaarheid van deelmobiliteit. In een drukke stad is het bovendien prettig om bij het parkeren van een deelauto niet naar een parkeerplaats te hoeven zoeken. Zichtbaarheid van deelauto's en de zekerheid van een parkeerplaats dragen bij aan goed gebruik van deelmobiliteit, waardoor de parkeerdruk daalt. We gaan samen met de deelauto-aanbieders experimenteren met het efficiënter benutten van deelauto-plekken, waarbij een belangrijke voorwaarde is dat het gebruik van deelauto's niet minder aantrekkelijk wordt.

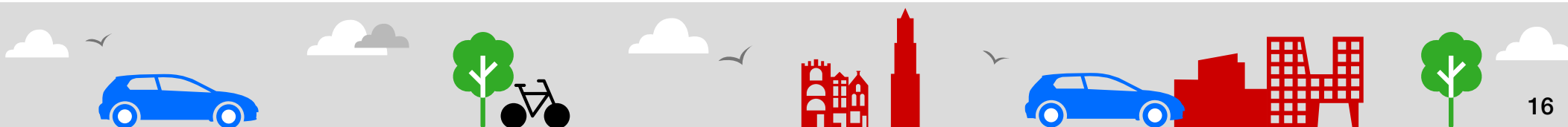
Wanneer in gebieden met hoge parkeerdruk en/of beperkte parkeercapaciteit deelauto's worden geplaatst (al dan niet met gereserveerde plekken) dan zullen andere parkeerders merken dat er voor hen op korte termijn minder parkeerruimte overblijft. Deelmobiliteit heeft op lange termijn echter een positieve invloed op de parkeerdruk en draagt bij aan een verlaging van het aantal gereden autokilometers. Hoe meer mensen hun eigen auto opgeven om te gaan autodelen, hoe minder auto's er immers overblijven. Op die manier zorgt de inzet van deelauto's voor een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. Het uitgangspunt is daarom dat deelauto's 'voorrang' hebben op privéauto's. Dat betekent enerzijds dat deelauto's voorrang krijgen bij de uitgifte van parkeervergunningen, en anderzijds dat we geen beperkingen instellen voor het aantal gereserveerde deelauto-plekken (mits er voldoende parkeergelegenheid overblijft voor mensen met een beperking, en gelegenheid voor laden en lossen).

In de Parkeervisie is vastgelegd dat we, ten behoeve van efficiënt ruimtegebruik, in principe geen parkeerplaatsen reserveren voor specifieke doelgroepen. Hierbij maken we een uitzondering voor mensen met een beperking, die in veel gevallen voor hun mobiliteit afhankelijk zijn van een auto, en voor deelauto's omdat die bijdragen aan een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. Een voorwaarde voor deelauto's met een vaste plek is dat deze auto's algemeen toegankelijk zijn. Dat houdt in dat het gebruik niet is gereserveerd voor een specifieke groep (bijvoorbeeld de bewoners in één straat).

Hierop zijn wel uitzonderingen mogelijk, bijvoorbeeld als de deelauto alleen op bepaalde tijden gereserveerd is voor een gezondheidscentrum of bedrijf, en daarbuiten voor iedereen beschikbaar is. Om het vergroten van het aanbod van deelmobiliteit te versnellen, zetten we actief in op de uitbreiding van deelmobiliteit bij herinrichtingsinitiatieven.

Buurt-/wijkhubs

Buurt-/wijkhubs zijn plekken waar geclusterd een variatie aan deelmobiliteit wordt aangeboden, waarbij het aanbod is afgestemd op de wensen en behoeften van gebruikers. Het gaat hierbij zowel om garages, zoals bijvoorbeeld Grifthoek en Vaartsche Rijn, waar een deel van de capaciteit beschikbaar is voor verschillende deelmodaliteiten, als om locaties in de openbare ruimte. Buurt-/wijkhubs zijn een goed alternatief voor bewoners die zelf geen auto hebben. Doordat er meerdere voertuigen beschikbaar zijn, is het risico om mis te grijpen kleiner dan bij losse deelauto's. Hubs bieden bovendien naast deelauto's ook -(bak)fietsen en -scooters. Het is onze ambitie om alle gemeentelijke parkeergarages op termijn in te richten als hub. Naast de buurt-/wijkhubs zijn er ook ringhubs en regiohubs. Het functioneren van de ringhubs werken we uit in de module Parkeerhubs. In deze module bespreken we ook het gehele netwerk van hubs en de functie van de parkeerhubs binnen het Utrechtse mobiliteitssysteem. De regiohubs komen terug in de Regionale parkeerstrategie.



4. Uitgangspunten bij opheffen parkeerplaatsen

In dit hoofdstuk staan de richtlijnen die we hanteren bij het opheffen van parkeerplaatsen. Het college geeft hier met een procedure opheffen parkeerplaatsen nadere invulling aan.

4.1 Alternatieven voor parkeerders

Als we parkeerplaatsen in de openbare ruimte opheffen, dan heeft dat meestal gevolgen voor zowel parkeerders op de betreffende locatie als in de (directe) omgeving. De effecten van het opheffen van parkeerplaatsen zijn voor een groot deel afhankelijk van de parkeerdruk. Hoe hoger de parkeerdruk, hoe aannemelijker dat parkeerders na opheffen van parkeerplaatsen geen plek meer kunnen vinden, en dus een andere oplossing moeten zoeken. Dit kan een andere parkeerlocatie zijn, in een aangrenzende wijk of in een parkeergarage, maar ook een andere vervoerswijze. De impact van het opheffen van parkeerplaatsen is anders voor houders van een parkeervergunning dan voor kortparkeerders. Vergunninghouders kunnen met hun parkeervergunning immers alleen terecht in het parkeerrayon waarin zij wonen of werken, terwijl kortparkeerders zonder (veel) extra kosten en moeite kunnen uitwijken naar een aangrenzend gebied, een parkeergarage, of een P+R-terrein aan de rand van de stad. Dit betekent echter niet dat we alleen naar gevolgen voor vergunninghouders kijken. In gebieden waar veel

winkels, horeca, en/of andere bedrijven zijn gevestigd, is het juist van belang om te inventariseren of het gebied voldoende bereikbaar blijft voor leveranciers, klanten, en bezoekers. Ook houden we er rekening mee dat er voldoende parkeermogelijkheden moeten blijven voor mensen met een beperking.

Naast parkeerdruk en (variatie aan) functies in het gebied, kijken we bij het opheffen van parkeerplaatsen naar de verkeerssituatie ter plaatse. In gebieden met (veel) eenrichtingsstraten of 'knips' zijn parkeerplaatsen die hemelsbreed het dichtstbij zijn met de auto niet altijd even goed bereikbaar. Als bij opheffen van parkeerplaatsen wordt verwezen naar parkeergelegenheid in de omgeving, is het dus belangrijk om te inventariseren of die plekken voor de beoogde doelgroep(en) ook op een logische plek liggen en sociaal veilig zijn.

Hoe groot de effecten zijn bij het opheffen van parkeerplaatsen is tot slot afhankelijk van het aantal plekken dat wordt opgeheven. Als het om een beperkt aantal plekken gaat, zullen er nauwelijks direct merkbare gevolgen zijn. Toch is het belangrijk om ook bij kleine initiatieven goed bij te houden waar en wanneer parkeerplaatsen komen te vervallen, zeker in gebieden waar weinig parkeermogelijkheden zijn in de openbare ruimte. Zodra het aantal plekken in een bepaald gebied oploopt, kan dat immers alsnog (merkbare) gevolgen hebben voor de parkeerders in de omgeving.

Checklist opheffen parkeerplaatsen

Om te zorgen dat vooraf goed in kaart wordt gebracht wat de gevolgen zijn bij opheffen van parkeerplaatsen hebben we een checklist opgesteld. Hierin staan ook richtlijnen voor het oplossen van eventuele nadelige gevolgen. Deze richtlijnen zijn niet limitatief. In specifieke situaties kan bovendien maatwerk nodig zijn.

- 1. Bijzondere parkeerplaatsen:** als één (of meer) van de op te heffen parkeerplaatsen een bijzondere functie heeft (gehandicaptenparkeerplaats, deel-autoplek, laad- en losplek of laadpaal), dan is het uitgangspunt dat die functie in de directe omgeving terugkomt, tenzij er geen behoefte meer aan is. Dit geldt niet voor vergunninghoudersplaatsen in de binnenstad. Als die worden opgeheven, komen daar geen vergunninghoudersplaatsen voor terug.
- 2. Parkeerdruk:** Als de parkeerdruk in de directe omgeving na opheffen van parkeerplaatsen met hetzelfde aantal parkeerders op een acceptabel niveau blijft, zijn de gevolgen voor parkeerders verwaarloosbaar. Een voorwaarde hierbij is dat de parkeerplaatsen in de directe omgeving toegankelijk zijn (en blijven) voor de betreffende doelgroepen. Als de parkeerdruk in de directe omgeving te veel toeneemt, betekent dat in praktijk dat er niet meer voor alle parkeerders plek is. Dan bekijken we per doelgroep welke alternatieven er (nodig) zijn voor parkeren.



3. Kortparkeerders: In gebieden met weinig of geen winkels, horeca, en andere bedrijven, is het aandeel kortparkeerders laag. De gevolgen van het opheffen van parkeerplaatsen zijn voor deze doelgroep dan verwaarloosbaar. In gebieden waar wel kortparkeerders komen, is het van belang om te onderzoeken of de verschillende functies voldoende bereikbaar blijven als er parkeerplaatsen worden opgeheven. Hierbij kijken we onder andere naar bereikbaarheid met alternatieve vervoersmiddelen, zoals fiets en openbaar vervoer, maar ook naar de beschikbaarheid van parkeergelegenheid in de directe omgeving. Daarnaast bekijken we of er voor specifieke doelgroepen nieuwe of extravoorzieningen nodig zijn. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om aanleg van laad- en losplekken, of algemene gehandicaptenparkeerplaatsen.

4. Langparkeerders: Als in een gebied met betaald parkeren parkeerplaatsen worden opgeheven, heeft dat (direct of op termijn) gevolgen voor het maximaal aantal uit te geven parkeervergunningen (vergunningenplafond). In rayons waar het vergunningenplafond (bijna) is bereikt, moet dan het aantal parkeervergunningen worden afgebouwd. Dit doen we altijd via natuurlijk verloop. Dat betekent dat we niet actief parkeervergunningen intrekken, maar beëindigde parkeervergunningen beperkt opnieuw uitgeven, bijvoorbeeld door voor iedere twee of drie ingeleverde parkeervergunningen één nieuwe vergunning te verstrekken totdat het nieuwe maximaal aantal uit te geven parkeervergunningen is bereikt. Als het vanwege de verkeerssituatie voor (een deel van

de) vergunninghouders lastiger wordt om een parkeerplaats te vinden in het rayon, kan het opheffen van parkeerplaatsen aanleiding zijn om de parkeerrayongrenzen aan te passen. Ook in gebieden zonder betaald parkeren moet in beeld worden gebracht wat de effecten zijn van het opheffen van parkeerplaatsen voor bewoners en bedrijven in het gebied. Hierbij is van belang om te voorkomen dat de parkeerdruk te ver oploopt.

5. Alternatieven: Als bij (of voor) opheffen van parkeerplaatsen alternatieven worden gefaciliteerd, kan dat een positief effect hebben. Mogelijkheden zijn het aanbieden van alternatieve parkeerlocaties of de inzet van deelmobiliteit.



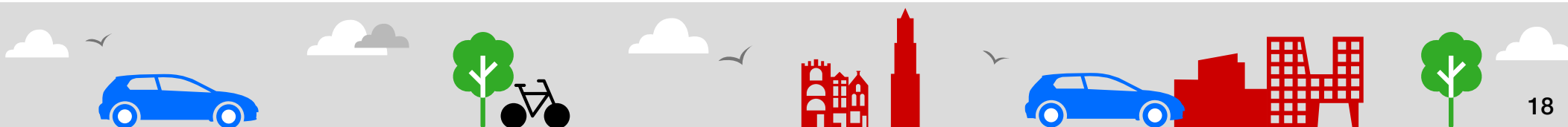
4.2 Inkomstenderving bij opheffen parkeerplaatsen in betaald parkeergebied

In betaald parkeergebied leidt het opheffen van parkeerplaatsen vaak tot inkomstenderving. Of we inkomsten mislopen, en zo ja hoeveel, hangt van verschillende factoren af en varieert sterk per locatie. Met het opheffen van parkeerplaatsen zijn echter niet alleen kosten gemoeid. Het levert de stad ook iets op als we parkeerplaatsen opheffen, al is het lastig om die baten nauwkeurig in kaart te brengen.

Uitgangspunten bij berekenen inkomstenderving

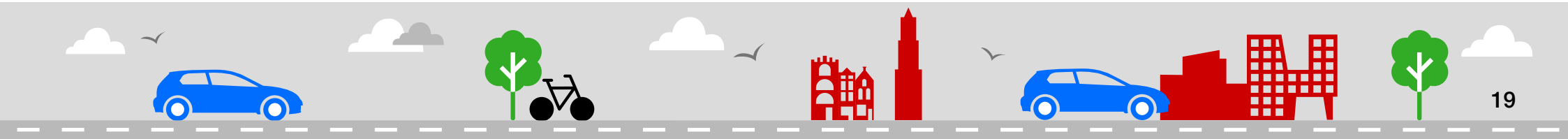
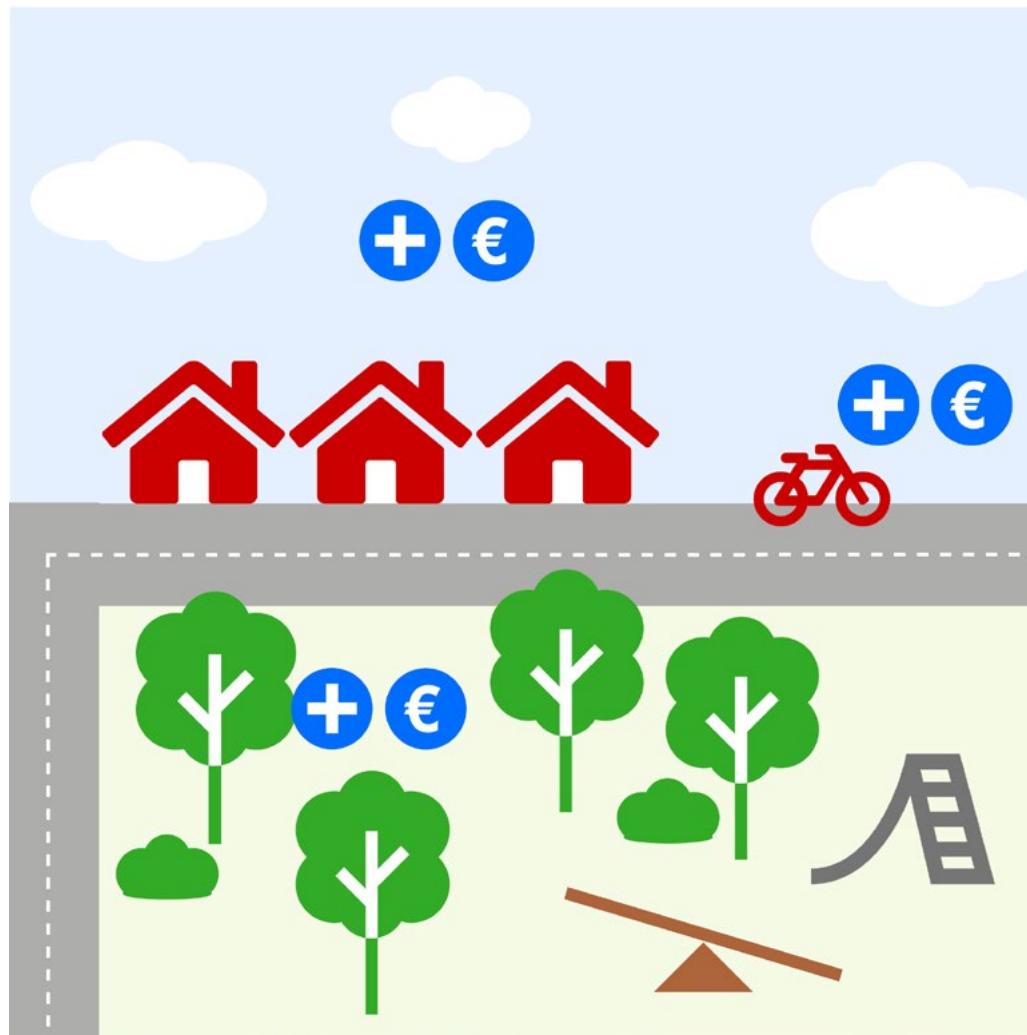
Bij opheffen van parkeerplaatsen in betaald parkeergebied brengen we zo nauwkeurig mogelijk in beeld welke inkomstenderving we op de betreffende locatie per parkeerplaats kunnen verwachten. We gaan dus niet uit van een gemiddeld bedrag per parkeerplaats.

Bij de berekening van de te verwachten inkomstenderving maken we een inschatting van het aantal parkeerders dat wegblijft. Hierbij maken we een onderscheid tussen vergunninghouders en kortparkeerders, en berekenen we per doelgroep hoe hoog de misgelopen inkomsten zijn. Voor de doelgroep parkeervergunninghouders kunnen we precies berekenen hoe hoog de inkomstenderving is. We weten immers van tevoren of we het aantal uitgegeven parkeervergunningen naar beneden moeten bijstellen, en hoeveel minder inkomsten we hebben per minder uitgegeven parkeervergunning. Voor de doelgroep kortparkeerders kijken we naar de parkeerdruk. Als bij opheffen van parkeerplaatsen de parkeerdruk in de directe omgeving met een gelijk



aantal parkeerders acceptabel blijft, zal opheffen van parkeerplaatsen in principe niet leiden tot een lager aantal kortparkeerders, en zullen we dus ook geen inkomsten mislopen uit kortparkeren. Dit zal in de meeste gevallen echter niet op gaan. Dan maken we op basis van de parkeerdruk op de locatie zelf, en in de omgeving, een inschatting van het aantal kortparkeerders dat minder zal parkeren na opheffen van de parkeerplaatsen. Hierbij houden we er ook rekening mee dat parkeerders mogelijk uitwijken naar eens aangrenzende wijk, als daar nog voldoende ruimte is.

Bij de berekening van inkomstendering bij opheffen van parkeerplaatsen in betaald parkeergebied kijken we in principe alleen naar de inkomsten die we mislopen, en niet naar kosten die we (gemiddeld) per parkeerplaats hebben. Ons uitgangspunt is dat de totale kosten (voor bijvoorbeeld handhaving en parkeerapparatuur) niet noemenswaardig dalen bij opheffen van parkeerplaatsen, tenzij in één keer een groter gebied parkeervrij wordt. In dat geval kunnen eventuele kostenbesparingen worden verrekend met de verwachte inkomstendering.



5. Parkeergebieden en communicatie over parkeervoorzieningen

Het is voor (toekomstige) bewoners en bedrijven, en ook voor bezoekers noodzakelijk om te weten welke mogelijkheden er zijn voor mobiliteit in de stad. Autoparkeren is daar een belangrijk onderdeel van. Met goede communicatie kunnen we voorkomen dat mensen voor verrassingen komen te staan. In Utrecht is niet iedere plek even goed bereikbaar met de auto, en bewoners en bedrijven kunnen ook niet overal in de stad (snel) over een parkeervergunning beschikken. Dat is geen probleem, want in een stad als Utrecht zijn voldoende alternatieven voor de (eigen) auto, maar het is wel van belang dat mensen voor zij zich ergens vestigen weten dat de mogelijkheden voor parkeren beperkt zijn. Ook voor bezoekers aan de stad is het handig om vooraf te weten waar ze wel en niet kunnen parkeren, en welke kosten ze op de verschillende locaties moeten betalen.

5.1 Parkeergebieden

Utrecht is opgedeeld in verschillende parkeerzones. Het uitgangspunt voor de gebiedsindeling is een verdeling in drie zones: A, B, en C:

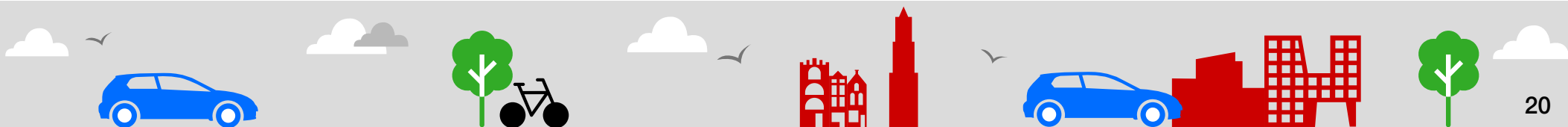
- Zone A (centrumgebied) heeft een hoge stedelijke dichtheid, veel verschillende functies op loop- of fietsafstand, en goede OV-voorzieningen. De openbare ruimte is schaars, en de mogelijkheden voor autoparkeren zijn beperkt. In de openbare ruimte geldt betaald parkeren. De primaire vervoerswijzen in de A-zone zijn lopen, fietsen, en OV. Daarnaast is er een goed aanbod van deelmobiliteit.
- Zone B (stedelijke gebied) heeft meer mogelijkheden voor de auto dan de centrumgebieden, maar ook hier is de ruimte schaars. Er is sprake van functiemenging (maar in mindere mate dan de A-zone), en er zijn alternatieven voor de (eigen) auto aanwezig. In de gebieden waar de druk op de openbare ruimte het grootst is, moet voor parkeren van de auto betaald worden.
- Zone C (suburbaan en buitengebied) heeft over het algemeen voldoende ruimte voor de verschillende vervoerswijzen.

De zone-indeling is niet statisch, maar kan wijzigen door uitbreiding van betaald parkeren of andere ontwikkelingen in de stad. Omdat de indeling in parkeerzones dynamisch is, en in de loop van de tijd zal veranderen, is de plattegrond met parkeergebieden



geen onderdeel van de Parkeervisie of bijbehorende modules. De actuele gebiedsindeling geven we weer op een (printbare) digitale parkeerplattegrond. Wijzigingen in de zone-indeling voor parkeren, als gevolg van gebiedsontwikkelingen of invoering betaald parkeren, verwerken we op deze digitale parkeerplattegrond. In bijna alle gevallen is hiervoor een besluit van de gemeenteraad nodig. Alleen in geval van zonewijziging bij invoering van betaald parkeren via de reguliere procedure gaat het om een collegebesluit (B2 wordt dan B1).

Als gevolg van ontwikkelingen in de stad of om ontwikkelingen mogelijk te maken, kan het wenselijk zijn om de zonegrenzen te wijzigen. Om te beoordelen of een gebied van zone kan wijzigen, kijken we naar de kenmerken van een gebied. Hierbij gaat het enerzijds om de mate van verstedelijking, functiemenging,



en het aanbod van voorzieningen in een gebied. Daarnaast zijn de mobiliteitskenmerken van belang. Belangrijke factoren zijn de aanwezigheid van en afstand tot openbaar vervoer, waarbij we specifiek kijken naar treinstations en HOV, en het aanbod van deelmobiliteit. Ook kijken we naar de mogelijkheden voor (gratis en betaald) parkeren in de omgeving, en naar de fietsverbindingen. Omdat de verschillende wijken en buurten in Utrecht ieder hun eigen kwaliteiten en bijzonderheden hebben, is het lastig om per zone een lijst van concrete of kwantitatieve kenmerken vast te stellen. Bij de beoordeling van een mogelijke zonewijziging werken we dan ook niet met exacte criteria. In plaats daarvan maken we een kwalitatieve beoordeling, waarbij we de vergelijking maken met bestaande gebieden. Als bijvoorbeeld de vraag voorligt of een deel van de huidige B-zone kan worden toegevoegd aan de A-zone, dan bekijken of we de kenmerken met betrekking tot verstedelijking en mobiliteit aansluiten bij de bestaande A-zone.

5.2 Parkeerdata en monitoring

Betrouwbare informatie en data zijn essentieel voor het goed functioneren van de stad. Parkeerbeleid is een sturingsinstrument dat we inzetten om de stad leefbaar en bereikbaar te houden. Dit kunnen we alleen (optimaal) doen als we onze parkeerdata op orde hebben.

Uitvoering van parkeerbeleid

Een goede registratie van parkeercapaciteit is de basis voor de uitvoering van ons parkeerbeleid. Hierbij gaat het zowel om ligging van parkeerplaatsen als om

aantallen. Alle parkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn vastgelegd in een digitale parkeerondergrond. Hierop staan niet alleen 'reguliere' (betaalde en gratis) parkeerplaatsen, maar ook alle 'bijzondere' parkeerplaatsen (zoals gehandicaptenparkeerplaatsen, deelautoplaatsen, en laad- en losplekken). We gebruiken de digitale parkeerondergrond onder andere voor het meten van de parkeerdruk op straat. De scanauto's die we inzetten voor parkeerhandhaving leveren als bijproduct informatie over de bezetting van parkeerplaatsen. Door het aantal gescande kentekens in een straat af te zetten tegen de parkeercapaciteit krijgen we inzicht in de parkeerdruk in verschillende delen van de stad en op verschillende momenten van de dag. In aanvulling op de parkeerdruk-informatie die we 'automatisch' verzamelen bij de parkeerhandhaving zetten we scanauto's ook buiten betaald parkeergebied in om de parkeerdruk in beeld te brengen. De gemeten parkeerbezetting in deze gebieden is medebepalend voor de vraag of we de procedure invoering betaald parkeren opstarten. Data met betrekking tot parkeercapaciteit en parkeerdruk zijn ook van belang in de procedure opheffen parkeerplaatsen. We bepalen op basis van de parkeercapaciteit hoeveel plekken we kunnen opheffen, en de gemeten parkeerdruk is medebepalend voor berekening van de inkomstenderving en geboden alternatieven voor parkeren op straat.

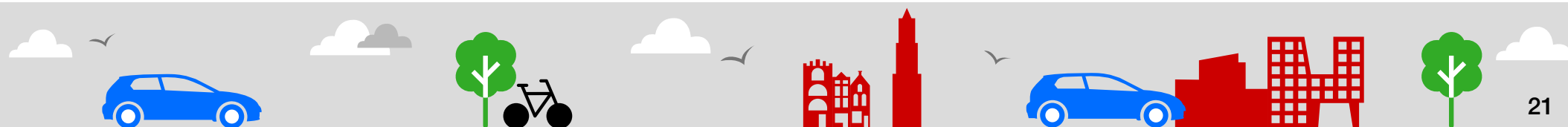
Ook voor de uitgifte van parkeervergunningen is het van belang om de parkeercapaciteit in beeld te hebben. We bepalen op basis van het aantal parkeerplaatsen in een rayon hoeveel parkeervergunningen

we maximaal kunnen uitgeven. Veranderingen in parkeercapaciteit hebben dus gevolgen voor het aantal parkeervergunningen dat we verstrekken.

Monitoring van parkeerbeleid

We zetten ons parkeerbeleid in om het aantal auto's in de stad te beperken, en de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. We doen dit enerzijds door alternatieve parkeerlocaties te bieden in garages en parkeerhubs, en anderzijds door alternatieven voor de privé-auto te stimuleren.

Door de vraag naar parkeervergunningen te monitoren kunnen we goed zien of onze aanpak het gewenste effect heeft. Als we, bijvoorbeeld naar aanleiding van een herinrichtingsproject, het vergunningenplafond verlagen, dan zullen er minder auto's op straat parkeren. Maar dat betekent niet noodzakelijk dat er ook minder vraag is naar parkeervergunningen. We kijken daarom bij opheffen van parkeerplaatsen (en verlaging van vergunningenplafonds) goed naar de ontwikkeling van (eventuele) wachtlijsten. Als de geboden alternatieven voor mobiliteit en/of parkeren aansluiten bij de wensen en behoeften van bewoners en ondernemers, zal de wachtlijst voor parkeervergunningen op de lange termijn naar verwachting niet toenemen. Neemt de wachtlijst, en dus de vraag naar parkeervergunningen, wel toe, dan kan dat betekenen dat we naar aanvullende alternatieven moeten kijken voor het parkeren op straat.





Parkeerzone A1



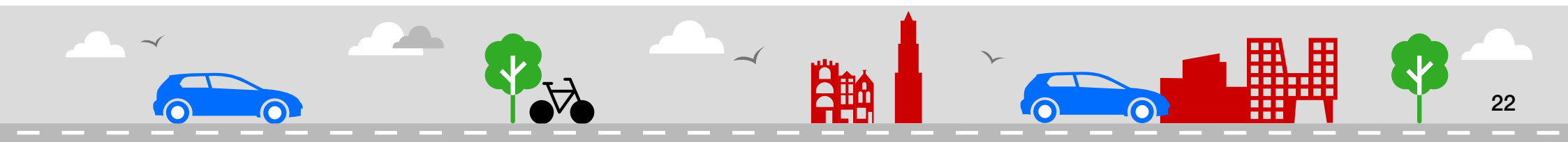
Parkeerzone B



Parkeerzone A2



Parkeerzone C



Een andere indicator voor de effecten van ons parkeerbeleid is het autobezit van bewoners. Als meer mensen kiezen voor deelmobiliteit, en/of reizen per fiets en OV, dan zien we dat terug in een lager autobezit. Ook monitoren we wat de invloed is van de invoering van betaald parkeren op het autobezit van bewoners.

Data delen

Diverse technologische ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld MaaS-concepten, maken het steeds makkelijker om mobiliteit (waaronder parkeren) vooraf digitaal te plannen, boeken, en betalen. Privacy is hierbij een belangrijk aandachtspunt.

5.3 Mobiliteitslabel

Voor wie actief op zoek gaat is alle relevante informatie over parkeren over het algemeen goed te vinden. Op onze website staat veel informatie, van voorwaarden en wachtlijsten voor parkeervergunningen tot de inrijhoogte van parkeergarages. We ervaren echter dat niet iedereen vooraf weet welke informatie relevant is. Een toekomstige bewoner die er niet bij stilstaat dat in sommige wijken in Utrecht een wachtlijst is voor parkeervergunningen, zal die informatie niet uit zichzelf opzoeken. Als dan na verhuizing blijkt dat het een tijd zal duren voor de auto met parkeervergunning voor de deur kan staan, valt dat flink tegen. Voor sommige bewoners en ondernemers zullen de mogelijkheden voor parkeren ook een belangrijke rol spelen bij de keuze voor

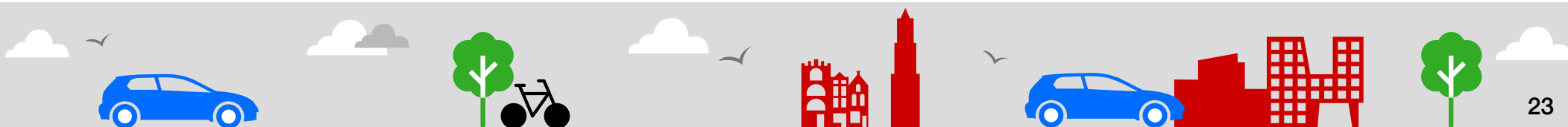


vestiging op een bepaalde locatie. We willen daarom actiever gaan informeren over de mogelijkheden voor parkeren en andere mobiliteit in Utrecht. Hiervoor introduceren we een digitaal 'mobiliteitslabel'.

Doel van dit mobiliteitslabel is dat (toekomstige) bewoners, ondernemers, en bezoekers van Utrecht

in één oogopslag kunnen zien wat de parkeer- of mobiliteitssituatie is in een buurt of op een specifiek adres. Hierin nemen we bijvoorbeeld op hoe het zit met uitgifte van parkeervergunningen (maximum aantal per adres, eventuele wachtlijst), maar ook hoe hoog de parkeerdruk gemiddeld is. Daarnaast nemen we informatie op over parkeergarages in de omgeving, en P+R's met een goede verbinding. Het label richt zich niet alleen op de (privé-)auto, maar laat ook zien welke OV-verbindingen er zijn en hoeveel en wat voor soort deelauto's (en andere deelmodaliteiten) er in de directe omgeving zijn. Ook nemen we op wat de kosten zijn voor de verschillende parkeeralternatieven. Er bestaan veel verschillende deelconcepten, met elk hun eigen aanbod, voorwaarden, en tarieven. Niet ieder deelconcept is voor iedereen geschikt. Daarom is het nuttig om niet alleen het aantal deelauto's te vermelden, maar ook het type deelauto of -concept.

De ontwikkeling van een mobiliteitslabel is een eerste stap. Vervolgens is het van belang dat mensen dit label kunnen vinden en gaan gebruiken. We zorgen ervoor dat de informatie op onze website actueel en vindbaar is. Maar daarnaast wijzen we bewoners, ondernemers, en bezoekers, ook actief op het mobiliteitslabel, waarbij we ons focussen op de zogeheten 'verandermomenten' (zoals bijvoorbeeld verhuizing). Hier kunnen ook makelaars en werkgevers een rol bij spelen.



5.4 Initiatieven voor opheffen parkeerplaatsen

We vinden het belangrijk dat bewoners en ondernemers zelf meedenken over de inrichting van hun leefomgeving. Wanneer we vanuit de gemeente een herinrichtingsproject opstarten, betrekken we daar de omgeving bij, maar we juichen het ook toe als een straat of buurt zelf met een plan komt voor verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. Omdat we initiatieven vanuit de stad optimaal willen faciliteren hebben we de volgende uitgangspunten opgesteld:

- Er is één aanspreekpunt vanuit de gemeente voor bewoners en ondernemers die een plan hebben (of willen maken) voor verbetering van de leefbaarheid in hun straat of buurt
- We bieden bewoners en ondernemers vanuit de gemeente inhoudelijke ondersteuning bij het maken van een plan
- In buurten waar we kansen zien voor herinrichting van parkeerplaatsen nodigen we bewoners en ondernemers actief uit om een plan te maken

Eén aanspreekpunt

Bij plannen voor aanpassingen in de openbare ruimte zijn meestal verschillende afdelingen binnen de gemeente betrokken. Het kan daardoor voor bewoners en ondernemers een enorme puzzel zijn om de juiste afdeling of medewerker te vinden, en vanuit de gemeente medewerking te krijgen voor een initiatief. Via een digitaal loket bieden

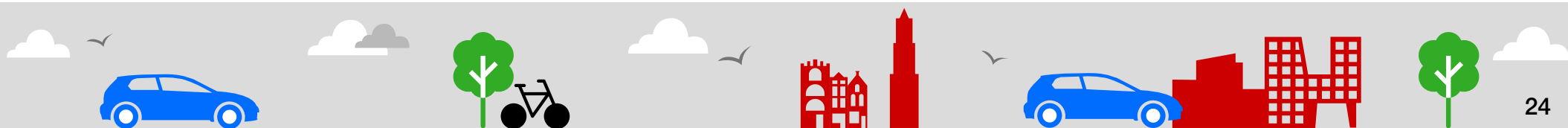
we voortaan één ingang voor initiatiefnemers die plannen hebben voor hun buurt. Dit loket blijft het aanspreekpunt voor de rest van het traject. Dat betekent dat bewoners en ondernemers niet zelf binnen de gemeente op zoek hoeven als over een specifiek onderwerp een inhoudelijk advies nodig is, maar dat wij dit zelf vanuit de gemeente verzorgen.

Inhoudelijke ondersteuning

Het kan voor initiatiefnemers lastig zijn om concreet invulling te geven aan de ambities die ze hebben voor hun straat. Ook zien we dat bewoners en/of ondernemers het soms niet goed eens worden over de plannen. Wij kunnen hier vanuit de gemeente ondersteuning bij bieden, bijvoorbeeld door te laten zien wat er allemaal mogelijk is bij herinrichting van een straat, maar ook door handvatten mee te geven om tot een gezamenlijk plan te komen. Hierbij maken we uiteraard gebruik van voorbeelden uit de praktijk, zodat initiatiefnemers niet telkens opnieuw het wiel hoeven uit te vinden.

Actief bewoners en ondernemers benaderen

Iedere bewoner en ondernemer in Utrecht kan ons benaderen met initiatieven voor verbetering van de openbare ruimte, maar niet iedereen zal vanuit zichzelf die stap zetten. We gaan daarom vanuit de gemeente actief straten en/of buurten benaderen om een plan te maken voor herinrichting van hun leefomgeving. Hierbij richten we ons op de straten waar wij kansen zien. Dit zijn bijvoorbeeld straten waar de parkeerdruk laag is, en dus veel ruimte over is, maar ook straten waar met twee wielen op de stoep wordt geparkeerd of straten waar weinig groen is.



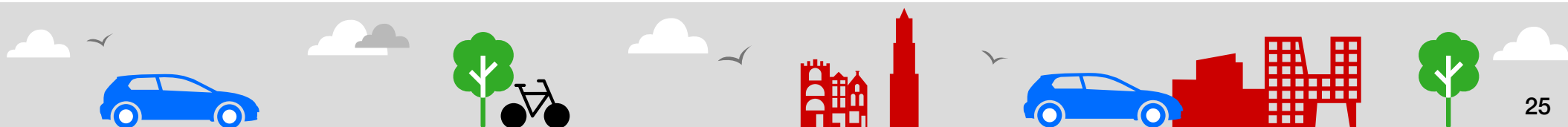
6. Financiën

We werken de komende jaren aan de realisatie van onze beleidsdoelen. Hierbij kunnen we aan verschillende knoppen draaien, met zowel beleidsmatige gevolgen als financiële consequenties. Het gaat bijvoorbeeld om aanpassing van parkeertarieven, uitbreiding betaald parkeren, opheffen straatparkeerplaatsen en (nieuwe) parkeerproducten. We maken jaarlijks een integrale afweging over de inzet van de dan bekende en beschikbare gemeentelijke investeringsruimte voor concrete opgaven. De ambities uit de modules zijn onderdeel van de jaarlijkse integrale afweging. Hierbij zoeken we naast de eigen investeringsruimte ook naar subsidies uit fondsen van het Rijk en andere overheden en bijdragen van baathebbers (Fonds bovenwijks/bereikbaarheidsfonds). Omdat onze ambitie afhankelijk is van de beschikbare middelen, hebben wij vooraf geen zekerheid over de precieze invulling en uitwerking van onze beleidsdoelen en hoe snel deze gerealiseerd zijn.

We hebben de ambitie om jaarlijks 0,5 tot 1% van de autoparkeercapaciteit in de openbare ruimte op te heffen. Voor het deel van de plekken dat in betaald parkeergebied ligt, betekent dit dat we te maken krijgen met inkomstenderving. Hier gaat hierbij om structureel lagere inkomsten, waarbij de gederfde inkomsten jaarlijks toenemen wanneer het plekken in betaald parkeergebied betreffen (omdat we ieder

jaar opnieuw parkeerplaatsen opheffen). We bekijken bij de toekomstige momenten in de begrotingscyclus hoe we precies invulling geven aan onze ambitie om in de stad 0,5 tot 1% van de parkeerplaatsen op te heffen en zoeken dekking hiervoor binnen de bestaande parkeerexploitatie. Op basis hiervan bepalen we hoeveel parkeerplaatsen we in verschillende delen van de stad in het kader van de leefbaarheidsregeling kunnen opheffen. Bij alle initiatieven die buiten de leefbaarheidsregeling vallen (omdat niet is voldaan aan de voorwaarden voor de leefbaarheidsregeling of omdat het maximum aantal op te heffen plekken voor het jaar al is bereikt) is per project een dekkingsvoorstel nodig. Voor berekening van de inkomstenderving bij deze initiatieven, kijken we naar de specifieke parkeersituatie op de betreffende locatie. We maken hiervoor een inschatting van het aantal parkeerders dat wegblijft na opheffen van de parkeerplekken en berekenen op basis daarvan de verwachte inkomstenderving. We nemen hierin onze kosten voor betaald parkeren niet mee, omdat het onze ervaring is dat deze niet afnemen bij het opheffen van parkeerplaatsen. Alleen wanneer we een groot aantal parkeerplaatsen (binnen één gebied) opheffen, zullen ook de kosten minder worden. Dit verrekenen we dan met de gederfde inkomsten.

Voor de introductie van het mobiliteitslabel, en de inrichting van een digitaal loket voor bewoners- en ondernemersinitiatieven geldt dat we de kosten opvangen binnen de parkeerbegroting. Bij de doorontwikkeling van parkeervergunningen en garageabonnementen brengen we de financiële consequenties met sluitende dekking in beeld zodra er een concreet voorstel ligt.



Colofon

uitgave

Gemeente Utrecht
030 – 286 00 00
parkeervisie@utrecht.nl

www.utrecht.nl/parkeervisie

maart 2022



Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht

Stadsplateau 1
Postbus 16200
3500 CE Utrecht
030 – 286 00 00
info@utrecht.nl