Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen

Beleidsveld	Mobiliteit
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Eefke Verheij
Kenmerk	8180637
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. De Parkeervisie vast te stellen, waarin de volgende doelstellingen zijn opgenomen voor het parkeerbeleid:
   a. Bereikbaarheid van en binnen de stad
   b. Kwaliteit openbare ruimte
   c. Stimuleren duurzame(re) vormen van mobiliteit
   d. Rechtvaardige verdeling van parkeerruimte

2. De module Parkeernormen vast te stellen, met daarin als belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de huidige nota Parkeernormen Fiets en Auto:
   a. De maximumparkeernormen voor autoparkeren zijn gelijkgesteld aan de minimumparkeernormen.
   b. De autoparkeernormen voor bouwontwikkelingen in zone B2 zijn gelijkgesteld aan de autoparkeernormen in zone B1.
   c. De mogelijkheden om af te wijken van de parkeereis auto ten behoeve van mobiliteitsalternatieven zoals deelmobiliteit en extra fietsparkeren, zijn verruimd.
   d. Er is een bezoekersnorm toegevoegd voor fietsparkeren bij woningen.
   e. Initiatiefnemers moeten voortaan bij iedere ontwikkeling een mobiliteitsbeheerplan aanleveren waarin is opgenomen op welke manier mobiliteit langjarig is geregeld, en hoe (toekomstige) belanghebbenden worden geïnformeerd over het gebruik van mobiliteitsoplossingen.
   f. Er komt een Bereikbaarheidsfonds voor mede bekostigen van mobiliteitsalternatieven, waaraan initiatiefnemers bij individuele bouwontwikkelingen bijdragen als zij niet de volledige parkeereis op eigen terrein realiseren.

3. De module Aanpak betaald parkeren vast te stellen, met daarin als belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de huidige procedure Invoering betaald parkeren:
   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.

4. De Parkeervisie op te nemen in de ‘Omgevingsvisie Utrecht’ ter vervanging van de nota Stallen en Parkeren - onderdeel van het thematisch beleid - en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/ hierop aan te passen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

In de Parkeervisie is opgenomen op welke manier het parkeerbeleid bijdraagt aan de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad. De module Parkeernormen gaat specifiek in op de eisen rondom parkeren en mobiliteit bij bouwontwikkelingen. In de module Aanpak betaald parkeren geven we weer hoe we de procedure voor invoering van betaald parkeren vormgeven.

Context

Aanleiding

In het coalitieakkoord 2018 ‘Utrecht: ruimte voor iedereen’ is opgenomen dat er een nieuwe parkeernota wordt voorgelegd aan de raad. De nieuwe visie op parkeren gaat in op de maatregelen die nodig zijn in verschillende buurten in Utrecht, en geeft aan wat nodig is om de stad bereikbaar te houden, fietsen te stimuleren, en het autoverkeer, ondanks de groei van de stad, niet verder te laten toenemen.

De huidige parkeernota Stallen en Parkeren is in 2013 vastgesteld. Hoewel het uitgangspunt voor deze nota, een ‘leefbare, vitale en gezonde stad,’ nog steeds actueel is, zijn de huidige beleidsmaatregelen gezien de groei van de stad niet meer voldoende om de leefbaarheid en bereikbaarheid te waarborgen en te versterken. De wereld van de mobiliteit is bovendien in beweging. Verschillende (technologische) ontwikkelingen hebben bijvoorbeeld geleid tot duurzame, ruimte-efficiënte, én gebruiksvriendelijke alternatieven voor de privéauto, en deze alternatieven worden door verbetering van het gebruiksgemak en verlaging van de kosten steeds aantrekkelijker.

In de Parkeervisie geven wij weer wat onze kijk is op fiets – en autoparkeren in Utrecht voor de komende jaren, in relatie met het overkoepelende mobiliteitsbeleid en de ontwikkelingen in de stad. Het is een visie op hoofdlijnen, waarin we de beleidskaders voor parkeren in de stad vastleggen. We werken de Parkeervisie vervolgens uit in zes verschillende modules:

- Parkeernormen
- Aanpak betaald parkeren
- Parkeren op afstand (eerder ook aangekondigd als de module Transferia)
- Aanpak parkeren openbare ruimte
- Parkeren en toegankelijkheid
- Fietsparkeren

In de uitwerkingsmodules geven we aan op welke manier we invulling geven aan de uitgangspunten in de Parkeervisie, en hoe we het parkeerbeleid concreet gaat inzetten. Hoewel er een samenhang is tussen de verschillende modules, staan de modules op zichzelf en levert het geen (uitvoerings-) problemen op als de modules niet gelijktijdig worden vastgesteld.

Juridische context

Met deze Parkeervisie actualiseren we het bestaande parkeerbeleid. Artikel 2 van de Participatie- en inspraakverordening gemeente Utrecht is hiermee van toepassing voor het opstellen van beleid en de evaluatie hiervan.

Op grond van artikel 10 lid 1 van de Participatie- en inspraakverordening gemeente Utrecht is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing, waarin de terinzagelegging van besluiten is geregeld. De concept Parkeervisie heeft zes weken ter inzage gelegen, waarbij een ieder die zijn/haar mening wil geven de gelegenheid heeft gehad een zienswijze over de Parkeervisie in te dienen. Deze zienswijzen zijn betrokken bij besluitvorming om de Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen ter vaststelling voor te leggen aan de gemeenteraad. De zienswijzen, de reactie van de gemeente op deze zienswijzen en de wijzigingen die op basis hiervan zijn doorgevoerd zijn te vinden in de bijlage Nota van Beantwoording.

Beoogd effect

Een aantrekkelijke, gezonde, en bereikbare stad, die voor iedereen toegankelijk is.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

- In april 2019 heeft de raad, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid, een addendum vastgesteld op de notaParkeernormen fiets en auto. Hierdoor hebben bouw- en

gebiedsontwikkelingen, met passende parkeer- en mobiliteitsoplossingen, doorgang kunnen vinden.

- De Raad is eind 2018, in maart 2019, en in mei 2019 via een raadsbrief geïnformeerd over de planning en voortgang van de Parkeervisie.
- De Raad is in maart 2020 via een raadsbrief geïnformeerd over uitstel van de Parkeervisie vanwege koppeling van de planning aan de actualisatie van het Mobiliteitsplan.
- De Raad is in december 2020 via een raadsbrief geïnformeerd over vrijgave voor inspraak van de concept Parkeervisie en conceptmodules Parkeernormen en Aanpak betaald parkeren.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De Parkeervisie vast te stellen, waarin de volgende doelstellingen zijn opgenomen voor het parkeerbeleid: a. Bereikbaarheid van en binnen de stad b. Kwaliteit openbare ruimte c. Stimuleren duurzame(re) vormen van mobiliteit d. Rechtvaardige verdeling van parkeerruimte
Argumenten	
1.1	Deze aanpassing van het parkeerbeleid is nodig om de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad te waarborgen en te versterken.
	De huidige beleidsmaatregelen zijn gezien de groei van de stad niet meer voldoende om de leefbaarheid en bereikbaarheid te waarborgen en te versterken. Met de nieuwe Parkeervisie geven we aan op welke manier het Utrechtse parkeerbeleid bijdraagt aan een gezonde groei van de stad. Door te sturen op het aantal auto's, en ruimte te bieden voor het stallen van fietsen, zorgen we dat de stad leefbaar en bereikbaar blijft, en dat er ruimte overblijft voor lopen en verblijven, voor spelen en voor groen. Hierbij gaat het niet alleen om parkeren van fietsen en auto's bij (grote) gebiedsontwikkelingen, maar ook om de bestaande stad. Met ons parkeerbeleid kunnen we duurzame(re) vormen van mobiliteit stimuleren, bijvoorbeeld door voldoende en kwalitatief goede voorzieningen te realiseren voor fietsparkeren, en door het faciliteren van elektrisch rijden en deelmobiliteit. Ook geven we in de Parkeervisie aan hoe we ervoor zorgen dat de stad toegankelijk blijft voor alle doelgroepen.
Beslispunt	
2	De module Parkeernormen vast te stellen, met daarin als belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de huidige nota Parkeernormen Fiets en Auto: a. De maximumparkeernormen voor autoparkeren zijn gelijkgesteld aan de minimumparkeernormen. b. De autoparkeernormen voor bouwontwikkelingen in zone B2 zijn gelijkgesteld aan de autoparkeernormen in zone B1. c. De mogelijkheden om af te wijken van de parkeereis auto ten behoeve van mobiliteitsalternatieven zoals deelmobiliteit en extra fietsparkeren, zijn verruimd. d. Er is een bezoekersnorm toegevoegd voor fietsparkeren bij woningen. e. Initiatiefnemers moeten voortaan bij iedere ontwikkeling een mobiliteitsbeheerplan aanleveren waarin is opgenomen op welke manier mobiliteit langjarig is geregeld, en hoe (toekomstige) belanghebbenden worden geïnformeerd over het gebruik van mobiliteitsoplossingen. f. Er komt een Bereikbaarheidsfonds voor mede bekostigen van mobiliteitsalternatieven, waaraan initiatiefnemers bij individuele bouwontwikkelingen bijdragen als zij niet de volledige parkeereis op eigen terrein

	realiseren.
Argumenten	
2.1	<u>Deze aanpassing van het parkeernormenbeleid is nodig om de hoeveelheid autoverkeerondanks de groei van de stad niet te laten toenemen</u>
	De parkeernormen schrijven voor hoeveel parkeerplaatsen voor fietsen en auto's moeten worden gerealiseerd bij (nieuw-)bouwontwikkelingen. Met de aanpassing van het parkeernormenbeleid zorgen we dat er niet meer autoparkeerplaatsen worden aangelegd dan nodig is. Door het aantal toe te voegen autoparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen te begrenzen voorkomen we dat het aantal auto's in de stad toeneemt. We stellen de maximumparkeernorm vanaf nu gelijk aan de minimumnorm, waardoor de bandbreedte bij toepassing van de parkeernormen vervalt. Dit sluit aan bij de praktijk. In zone B2 zijn de parkeernormen voortaan gelijk aan de normen in B1. Dat betekent dat bij nieuwe bouwontwikkelingen in B2 dezelfde parkeernormen gelden als voor ontwikkelingen in B1, met het belangrijke onderscheid dat een alternatieve invulling van de parkeereis in B2 (met deelmobiliteit, extra fietsparkeren of parkeren op afstand) maar zeer beperkt mogelijk is. In gebieden met betaald parkeren (zone A en B1) verruimen we de mogelijkheden om in plaats van autoparkeercapaciteit op eigen terrein alternatieve mobiliteitsoplossingen aan te bieden, zoals extra fietsparkeren, deelmobiliteit, of parkeren op afstand. Voor fietsparkeren is een norm toegevoegd voor bezoek aan woningen. In het Bouwbesluit is geregeld dat bij woningen een berging of gezamenlijke fietsenstalling moet worden gerealiseerd voor bewoners. Hiermee is fietsparkeren voor bewoners zelf geregeld, maar niet voor hun bezoek. Met een fietsparkeernorm voor bezoek zorgen we dat er, ook bij grote gebiedsontwikkelingen, voldoende ruimte is voor het stallen van fietsen bij woningen. Met een nieuw Bereikbaarheidsfonds, waaraan individuele initiatiefnemers bijdragen als ze niet de volledige parkeereis op eigen terrein aanleggen, kunnen deelhubs of voorzieningen voor parkeren op afstand mede worden bekostigd. Om te zorgen dat mobiliteit ook in de toekomst goed geregeld is, en (toekomstige) bewoners en gebruikers weten wat de mogelijkheden zijn voor parkeren of mobiliteitsalternatieven, moeten initiatiefnemers voortaan een mobiliteitsbeheerplan aanleveren voor iedere bouwontwikkeling.
Kanttekeningen/Risico's	
2.1	<u>Het Bereikbaarheidsfonds wordt op dit moment nog verder uitgewerkt</u>
	De voorwaarden voor bijdrage aan en inzet van het Bereikbaarheidsfonds worden in een apart raadsvoorstel voorgelegd. Hierin wordt ook de hoogte van bijdragen van ontwikkelaars opgenomen. Hoewel het Bereikbaarheidsfonds een belangrijk onderdeel is van het nieuwe parkeernormenbeleid, kan het nieuwe beleid zonder belemmeringen worden geïmplementeerd voordat het Bereikbaarheidsfonds is ingesteld.
2.2	<u>Het realiseren van alternatieve mobiliteitsoplossingen, zoals ook benoemd in het Mobiliteitsplan, vraagt om grote investeringen, die voor een groot deel nog gedekt moeten worden.</u>
	Met de bijdragen van de ontwikkelaars alleen zullen niet alle investeringen kunnen worden bekostigd. Substantiële bijdragen van Rijk, Provincie, en derden zullen noodzakelijk zijn. Andere draaiknoppen zijn de uitbreiding betaald parkeren en het parkeertarief. Daarbij zal de investeringsstrategie van de RSU als raamwerk worden gehanteerd, waaraan in meerjarenprogramma's bij de jaarlijkse begrotingsvaststelling invulling wordt gegeven. Bij de uitwerking van deze investeringsstrategie worden als dekkingsbronnen voor het gemeentelijke aandeel in elk geval betrokken het groeikader (met een bredere inzetbaarheid), opbrengsten van grexen en erfpacht, meeropbrengsten van een parkeerregime gebaseerd op areaaluitbreiding en/of tariefaanpassing alsmede mogelijke opbrengsten van baathebbers (bijvoorbeeld via

	een Fonds Bovenwijks).
Beslispunt	
3	De module Aanpak betaald parkeren vast te stellen, met daarin als belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de huidige procedure Invoering betaald parkeren: 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.
Argumenten	
3.1	<u>Deze aanpassing van de procedure voor invoering van betaald parkeren is noodzakelijk om beter en flexibeler in te kunnen spelen op ervaringen van parkeeroverlast</u>
	Onderdeel van de huidige procedure voor invoering van betaald parkeren is dat de afbakening van de gebieden waar we draagvlak meten voor invoering van betaald parkeren door de gemeenteraad wordt vastgesteld. We merken de laatste jaren dat bewoners steeds vaker vragen om aanpassing van de gebiedsafbakening, omdat dit beter aansluit bij de ervaringen van parkeeroverlast en de situatie op straat. In de nieuwe module Aanpak betaald parkeren is opgenomen dat het college de gebieden aanwijst waar we een draagvlakmeting houden voor invoering van betaald parkeren. Afbakening van gebieden gebeurt op basis van logische grenzen, zoals een hoofdstraat, spoorlijn, of water, en in overleg met de bewoners en andere belanghebbenden. Hierdoor kunnen we sneller inspelen op wensen en behoeften in de wijk. Bij afbakening van de gebieden nemen we input van bewoners en andere belanghebbenden uit de buurt mee.
3.2	<u>In de nieuwe module Aanpak betaald parkeren verduidelijkt de gemeente hoe de gemeente omgaat met de invoering van betaald parkeren in gebieden waar we geen draagvlakmeting houden</u>
	In wijken die grenzen aan maatwerklocaties voor bouwontwikkelingen kunnen we zonder draagvlakmeting betaald parkeren invoeren, als dat nodig is om de hoeveelheid verkeer in het gebied te beperken. In deze gebieden doorlopen we dezelfde stappen als in gebieden waar we wel een draagvlakmeting houden, maar is meer ruimte voor maatwerk. Participatie vanuit de buurt is een belangrijk onderdeel van dit traject.
Beslispunt	
4	De Parkeervisie op te nemen in de ‘Omgevingsvisie Utrecht’ ter vervanging van de nota Stallen en Parkeren - onderdeel van het thematisch beleid - en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/ hierop aan te passen.
Argumenten	
4.1	<u>Hiermee blijft de omgevingsvisie actueel</u>
	De ‘Omgevingsvisie Utrecht’ bevat het overkoepelende integrale beleid over de fysieke leefomgeving en het stedelijk beleid over diverse beleidsvelden van gemeente Utrecht. De Parkeervisie moet hieraan worden toegevoegd, ter vervanging van de Nota Stallen en Parkeren.

Financiën
In de Parkeervisie zijn de kaders en hoofdlijnen vastgelegd voor het Utrechtse parkeerbeleid. We werken deze uitgangspunten verder uit in zes afzonderlijke uitwerkingsmodules. Hierbij maken we ook een uitwerkingsplan met een bijbehorende financiële strategie, waarin we de draaiknoppen en mogelijke financiële effecten van de verschillende maatregelen benoemen. Dit plan werken we tegelijk met de laatste vier modules (Aanpak parkeren openbare ruimte, Parkeren en toegankelijkheid, Parkeren op afstand, en Fietsparkeren) uit.

Bij de uitwerking van onze beleidsdoelen zijn er verschillende knoppen waar we aan kunnen draaien, die niet alleen beleidsmatige gevolgen hebben, maar ook financiële consequenties. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om aanpassing van parkeertarieven (hogere tarieven op straat en lagere tarieven in de garages), uitbreiding van betaald parkeren, en opheffen van straatparkeerplaatsen. Bij de uitwerking in concrete maatregelen zoeken we naar een goede balans tussen financiële en beleidsmatige effecten.

In de module Parkeernormen introduceren we het Bereikbaarheidsfonds. Initiatiefnemers kunnen in sommige gevallen en onder voorwaarden bij individuele bouwontwikkelingen gebruik maken van lopende of geplande initiatieven van de gemeente voor alternatieve mobiliteit, of kunnen om andere redenen verantwoord afwijken van de eis om parkeren op eigen terrein te realiseren. Het idee is dat zij dan wel een bijdrage betalen aan het Bereikbaarheidsfonds. De middelen uit dit fonds worden vervolgens ingezet voor het mede bekostigen van mobiliteitsoplossingen. We gaan in een apart voorstel uitwerken hoe dit fonds werkt en waaraan de middelen uit het fonds besteed kunnen worden. Zodra er een concreet voorstel voortvloeit uit de verkenning naar het Bereikbaarheidsfonds, zal dit worden voorgelegd, en worden geduid in relatie tot het verdere (bekostigings)instrumentarium dat wordt verkend voor de investeringsstrategie bij de RSU.

Vervolg
De Parkeervisie wordt uitgewerkt in zes afzonderlijke modules. De modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen zijn gereed. Na besluitvorming stelt het college beleidsregels vast om nadere invulling te geven aan de parkeernormenmodule. De modules Parkeren op afstand, Parkeren en toegankelijkheid, Aanpak parkeren openbare ruimte, en Fietsparkeren worden nog uitgewerkt. We verwachten dat we deze na de zomer van 2021 vrijgeven voor inspraak. Hierbij voegen we een reactienota waarin we opnemen wat we met de reacties hebben gedaan. Wij verwachten dat wij u de definitieve stukken in het eerste kwartaal van 2022 ter besluitvorming kunnen voorleggen.

Participatie
In april 2019 hebben we specifiek voor de Parkeervisie een bijeenkomst georganiseerd voor belanghebbenden in de stad (o.a. bewonersverenigingen, werkgevers, ondernemers, ontwikkelaars, en diverse belangenverenigingen). Bij deze bijeenkomst hebben we de aanwezigen via een informatiemarkt geïnformeerd over diverse parkeeronderwerpen, en zijn we in gesprek gegaan over de belangrijkste thema’s binnen het parkeerbeleid. De uitkomsten van dit gesprek zijn meegenomen bij het opstellen van de stukken. Tijdens bijeenkomsten die vanuit de actualisatie van het Mobiliteitsplan zijn georganiseerd (eind 2019 live, en in juni 2020 digitaal) is het onderwerp parkeerbeleid ook ter sprake gekomen. Ook deze input hebben we verwerkt in de Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen. Hiernaast hebben we gedurende het hele proces formeel en informeel gesproken met verschillende belanghebbenden, experts, en andere (grote) gemeenten.

Tijdens de inspraakperiode van 17 december 2020 tot 1 februari 2021 zijn de Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen ter inzage gelegd. Iedereen kon in deze periode reageren op de plannen. Op 11 en 18 januari 2021 zijn er Informatieavonden geweest, waarin de hoofdlijn van de Parkeervisie en beide modules zijn toegelicht en waarin de deelnemers in deelsessies hun vragen konden stellen. Deze vragen zijn grotendeels in die sessies beantwoord en waar nodig is naderhand persoonlijk contact opgenomen om (aanvullende) vragen te beantwoorden.

Elke inspraakreactie is zorgvuldig bestudeerd om te bezien of de Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen aangepast kunnen of moeten worden. De doorgevoerde wijzigingen of aanvullingen naar aanleiding van alle reacties zijn benoemd in hoofdstuk 3 van de Nota van Beantwoording. Als een inspraakreactie vragen bevat, worden die in deze nota beantwoord. Het resultaat is te lezen in de *Nota van beantwoording op Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen*.

Communicatie

Als de Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen zijn vastgesteld, dan vermelden we dat op de website van de gemeente. De insprekers hebben de reactie op hun zienswijze ontvangen.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming
- Parkeervisie
- Module Aanpak betaald parkeren
- Module Parkeernormen
- Bijlage tabel parkeernormen

Bijlagen informatief
- Nota van beantwoording op inspraakreacties Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen en bijlage met overzicht inspraakreacties en beantwoording