Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Jacqueline Pieters	**Datum**	14 april 2026
E-mail	jacqueline.pieters@utrecht.nl	**Kenmerk**	34119265
Type brief	Reactiebrief	**Onderwerp**	Parkeren in garages
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Bij de behandeling van de wijziging van de Verordening Parkeerbelastingen in de commissie Mobiliteit, Groen, Openbare Ruimte van 6 november 2025, de raad van 20 november 2025 en de bespreking van het Masterplan Overvecht Centrum in de commissie Ruimtelijke ordening en grondzaken van 27 november 2025, hebben wij toegezegd u met een brief te informeren over hoe we garagebeleid uitvoeren en over de tarifering van parkeren in garages.

Zoals uw raad ook heeft geconstateerd, wordt parkeren in garages steeds belangrijker in onze groeiende stad waarin de druk op de openbare ruimte toeneemt. De verdere groei van de stad kunnen we niet faciliteren zonder beperkingen te stellen aan het ruimtebeslag dat automobiliteit met zich meebrengt. Om de stad bereikbaar en leefbaar te houden is ons mobiliteitsbeleid gericht op een omschakeling naar meer duurzame en ruimte efficiënte vervoerswijzen, zoals lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Met ons parkeerbeleid willen we het ruimtebeslag van geparkeerde auto's in de openbare ruimte verminderen door het parkeren zoveel mogelijk van straat naar garages te verplaatsen en het parkeren te beprijzen.

Bij nieuwe woningen is ons beleid dat de parkeerbehoefte op eigen terrein en zoveel mogelijk in parkeergarages moet worden opgelost. In de afgelopen jaren zien we, ook in uw raad, dat garageparkeren steeds belangrijker wordt om nieuwe gebiedsontwikkeling mogelijk te maken. Wij communiceren hierover per project, zoals bij het Masterplan Overvecht Centrum en Hub XL Papendorp maar we vinden het belangrijk om in deze brief de ontwikkelingen in het garagebeleid samen te brengen. Zoals bij veel stedelijke opgaven vraagt de aankomende periode keuzes rond budget en ruimte, en dat geldt nadrukkelijk ook voor garageparkeren.

Samenvatting
In deze brief gaan we in op welke manier we het garagebeleid uitvoeren, welke effecten dat heeft en waar we tegenaanlopen. We beschrijven daarbij de volgende onderwerpen:

- Het stimuleren van het parkeren in garages voor bewoners en bezoekers van het centrum;
- Parkeergarages bij gebiedsontwikkelingen en nieuwbouw en de parkeerkosten voor bewoners.

Effecten van het beleid

Bezoekers kunnen in een P+R voordelig parkeren en doorreizen met het OV. In het centrum verleiden we bezoekers om in een garage te parkeren door in de gemeentelijke openbare garages lagere parkeertarieven te hanteren dan op straat. Bewoners en bedrijven bieden we de mogelijkheid om de parkeervergunning in te ruilen voor een garageabonnement tegen een voordelig tarief. Het parkeren in een garage met een abonnement is wel duurder dan op straat met een vergunning.

Voor nieuwbouwontwikkelingen is het beleid dat parkeren (inpandig) op eigen terrein moet worden gerealiseerd en de toekomstige gebruikers geen parkeervergunning voor op straat krijgen. Dit beleid is effectief voor het verplaatsen van autoparkeren van straat naar garages. Door de hoge investerings- en exploitatiekosten van parkeergarages betalen toekomstige bewoners soms fors voor hun parkeervoorziening. Hierdoor ontstaat een groot prijsverschil met bewoners in bestaande wijken met een parkeervergunning voor op straat. Dat prijsverschil zien we overigens ook in bestaande wijken bij woongebouwen met een gezamenlijk gebouwde parkeervoorziening.

In ons huidige beleid nemen we als gemeente bij gebiedsontwikkelingen meestal geen rol in eigendom en exploitatie van parkeergarages, vanwege de investeringen en financiële risico's. Daarmee hebben we beperkt invloed op de parkeertarieven voor bewoners. Ook in bestaande wijken zijn er particuliere bewonersgarages, waar we geen invloed hebben op tarieven.

Voor bewoners die niet over een parkeerplaats beschikken en voor bewoners van nieuwe autoluwe wijken die op afstand parkeren, is het van belang dat zij goede verbindingen hebben met openbaar vervoer, fiets en deelvervoer. Ons parkeerbeleid voorziet in een verplichting aan ontwikkelaars om een deel van de parkeerbehoefte als alternatieve vormen van mobiliteit zoals deelvervoer en/of extra fietsparkeervoorzieningen aan te bieden. Het intensiveren van het aanbod vraagt om gemeentelijke investeringen en samenwerking met andere partijen.

In de onderstaande paragrafen gaan we dieper in op de uitvoering van het garagebeleid en de effecten daarvan.

1. Het stimuleren van het parkeren in garages voor bewoners en bezoekers van het centrum

De gemeente beheert zeven openbare parkeergarages en acht niet-openbare garages voor belanghebbenden (bewoners en bedrijven) in en om de binnenstad. Daarnaast heeft de gemeente vier P+R's (Westraven, Papendorp, Berlijnplein en Utrecht Science Park). De garage Berlijnplein is behalve P+R ook een openbare garage voor bezoekers van de voorzieningen van Leidsche Rijn Centrum (zoals Pathé, Academie 10 en Cultuurcluster).

We stimuleren het gebruik van parkeergarages voor bezoekers door voor garages lagere tarieven te hanteren dan voor straatparkeren. Bezoekers van buiten Utrecht kunnen het goedkoopst parkeren in een P+R en verder reizen met het OV naar de binnenstad.
De garages in het centrum worden goed gebruikt met name in de weekenden door bezoekers. We willen het autoverkeer naar het centrum beperken en stimuleren dat bezoekers vooral parkeren in een P+R aan de rand van stad of daarbuiten. Onze P+R garages worden nog niet volledig benut. Uit onderzoek weten we dat het huidige P+R product niet gebruiksvriendelijk is en een belemmering kan zijn voor het gebruik van een P+R. We werken samen met provincie aan verbetering van het gebruiksgemak van het P+R product. Voor de aankomende jaren lijken de P+R garages voldoende capaciteit te hebben maar dit zal mede afhankelijk zijn van toekomstige ontwikkelingen in de stad.

Bewoners en bedrijven kunnen een belanghebbendenabonnement nemen in een gemeentelijke parkeergarage of P+R in plaats van een parkeervergunning om op straat te parkeren. De kosten van een belanghebbendenabonnement zijn hoger dan een straatvergunning maar lager dan een regulier garageabonnement. In tegenstelling tot een straatvergunning heb je met een garageabonnement een gegarandeerde plek en staat je auto veilig binnen. We zien dat mensen bereid zijn hun goedkopere straatvergunning in te ruilen voor een duurder garageabonnement in een belanghebbende garage die meestal in de buurt van de woningen liggen. Al onze acht belanghebbendengarages zitten dan ook vol (met voornamelijk bewoners) en er is een wachtlijst voor. Voor hetzelfde tarief als in een

belanghebbendengarage kunnen bewoners hun straatvergunning inruilen voor een abonnement in een openbare parkeergarage. Het is ook mogelijk om de vergunning in te ruilen voor een abonnement in een P+R dat goedkoper is dan een straatvergunning. Bewoners maken tot nu toe weinig gebruik van de mogelijkheid om een abonnement te nemen in openbare garage of P+R.

Bewoners stappen vooral over naar een belanghebbendengarage en niet naar een openbare garage of P+R. Mogelijk speelt afstand of onbekendheid een rol. In ons parkeerbeleid staat dat we het garageparkeren voor bewoners aantrekkelijker willen maken door in te zetten op flexibiliteit en gebruiksgemak, bijvoorbeeld door abonnementhouders de mogelijkheid te geven ook beperkt op straat bij woning of bedrijfspand kunnen parkeren. Hier hebben we tot nu nog geen uitvoering aan gegeven omdat de prioriteit ligt bij het op orde brengen van de basis van het vergunningensysteem. Mogelijk dat flexibiliteit en gebruiksgemak de drempel om over te stappen naar een openbare garage kan verlagen. Ook zullen we meer bekendheid geven aan bewoners over de mogelijkheid om de straatvergunning in te ruilen voor een abonnement in een openbare garage of P+R.

2. Parkeergarages bij gebiedsontwikkelingen en nieuwbouw en de parkeerkosten voor bewoners

Het beleid bij nieuwbouw en gebiedsontwikkelingen is inpandig parkeren op eigen terrein volgens de gemeentelijke parkeernormen. We hanteren een lage parkeernorm, waarvan een deel kan worden vervangen door alternatieve vormen van mobiliteit (zoals deelvervoer en extra fietsparkeerplaatsen) of parkeren op afstand in een ringhub/P+R. Niet alle toekomstige gebruikers kunnen beschikken over een eigen parkeerplaats maar wel over de mobiliteitsalternatieven. Alle toekomstige bewoners/gebruikers zijn uitgesloten van parkeren op straat (krijgen geen parkeervergunning). Het realiseren van inpandige parkeervoorzieningen brengt hoge investeringen en exploitatiekosten met zich mee. Bij de meeste gebiedsontwikkelingen nemen we als gemeente geen rol in eigendom en exploitatie van de parkeervoorzieningen. De parkeertarieven voor de toekomstige gebruikers laten we aan de markt over. Dat kunnen tarieven zijn van honderd tot enkele honderden euro's per maand om de gebiedsontwikkeling financieel haalbaar te maken. Er zijn enkele uitzonderingen bij grootschalige gebiedsontwikkelingen zoals Merwede, Beurskwartier en Overvecht Centrum waar de gemeente wel een rol op zich neemt in het eigendom en exploitatie van het parkeervastgoed. Voor het masterplan Overvecht Centrum werken we aan de onderzoeksopdracht, waar onder andere gekeken wordt naar optimalisatie van de tarieven voor bewoners.

Het beleid van parkeren bij gebiedsontwikkelingen is effectief in het verplaatsen van autoparkeren naar de garages en in het stimuleren van alternatieve vervoersmiddelen Tegelijkertijd ontstaan grote verschillen in parkeerkosten tussen bewoners van nieuwbouwontwikkelingen, bewoners uit de bestaande wijken met een parkeerplaats in een particuliere garage en bewoners met een parkeervergunning op straat. Deze differentiatie van tarieven komt door de kosten die gemoeid zijn met het bouwen en exploiteren van inpandig parkeren. Die kosten zijn voor iedere bouwontwikkeling verschillend. Natuurlijk zijn er ook andere keuzes te maken. In navolging van de onderzoeksopdracht voor Overvecht Centrum is het een overweging om voor nieuwe ontwikkelingen een verkenning uit te voeren naar het optimaliseren van de tarieven.

Voor autoluwe wijken zoals Merwede, Beurskwartier en Papendorp introduceren we Parkeren op Afstand. Bewoners kunnen tegen een tarief van € 61,38 per maand (prijspeil 2026) een ringhubabonnement nemen in P+R Westraven of de nieuw te bouwen HubXL Papendorp.

Met parkeren op afstand zorgen we ervoor dat een wijk autoluw wordt, waardoor er meer ruimte is voor groen, spelen en verblijven. Daarbij stimuleren we het gebruik van alternatieve vervoerswijzen, zoals lopen, fietsen en deelvervoer en ontmoedigen we niet-noodzakelijk autogebruik.
Parkeren op afstand is een nieuw concept dat we voor het eerst gaan toepassen voor de bewoners van Merwede. We volgen dit nauwgezet en kijken daarbij naar het gebruik en de bereikbaarheid. Aandachtspunt is de bereikbaarheid 's nachts. Dit vraagt investeringen en samenwerking met andere partijen.

Tenslotte

We vertrouwen erop dat we u met deze brief inzicht hebben gegeven in het belang van garageparkeren en hoe we hiermee omgaan in ons beleid. Parkeergarages zijn essentieel om de druk van geparkeerde auto’s op de openbare ruimte te beperken. Dat belang neemt toe naarmate de stad groeit en de druk op de openbare ruimte groter wordt. Tegelijkertijd brengen parkeergarages hoge investeringen en exploitatiekosten met zich mee, waarvoor we met ontwikkelende partijen passende oplossingen blijven zoeken.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,