

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2026, NUMMER 80

Datum	9 juni 2026
Van	College B&W
Behandeld door	M.de la Rie
E-mailadres	m.de.la.rie@utrecht.nl
Kenmerk	34178385
Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsragen jaargang 2026 nummer 80 van Richard Nijhoff (VVD), Robert Biever (Stadsbelang Utrecht), David Bosch (UtrechtNu!), Mika Raterman (JA21), Mahmut Sungur (DENK) en Yvonne Hessel (Utrecht Solidair) van 8 mei 2026 over Uitstellen invoering betaald parkeren. De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1

Vindt het college het wenselijk om de invoering van betaald parkeren op te schorten tot na de coalitieonderhandelingen, zoals in Amersfoort is gebeurd?

Antwoord 1

Wij voeren betaald parkeren in conform het [raadsbesluit voor stadsbreed invoeren betaald parkeren](#) van april 2024. Betaald parkeren is een belangrijk instrument voor een duurzaam mobiliteitssysteem en een goede verdeling van de schaarse openbare ruimte. Daarnaast is de invoering van betaald parkeren noodzakelijk om gebiedsontwikkelingen mogelijk te maken.

Na het raadsbesluit van april 2024 hebben wij uw raad op een aantal momenten geïnformeerd over de uitvoering hiervan en de maatregelen die wij hebben genomen om ervoor te zorgen dat dit zo goed mogelijk verloopt. In onze [brief van 12 september 2025](#) hebben wij u, als resultaat van een zorgvuldige afweging, voorgesteld om de start van blok 2 met een half jaar uit te stellen (van 1 mei 2026 naar 1 november 2026) om de basis van het parkeermanagementsysteem op orde te brengen. Eind november 2025 heeft uw raad de [planning voor blok 2](#) vastgesteld. Over de brief en het raadsvoorstel voor de planning van blok 2 is uitgebreid gesproken in commissie en raad. Hier zijn alle aspecten afgewogen en is gekozen voor de huidige planning. Na het besluit over blok 2 zijn wij gestart met de voorbereidingen van het invoeren van betaald parkeren voor de eerste gebieden. De communicatie naar bewoners is inmiddels gestart. Wij vinden het belangrijk rechtszekerheid en duidelijkheid te bieden aan bewoners, ondernemers en ontwikkelaars. Wij vinden het daarom niet wenselijk om de invoering van betaald parkeren verder op te schorten.

Vraag 2

Is het college bereid de uitbreiding van betaald parkeren pas door te zetten nadat de nieuwgekozen gemeenteraad zich daarover heeft kunnen uitspreken?

Antwoord 2

Wij geven uitvoering aan het raadsbesluit van 25 april 2024 (stadsbreed invoeren betaald parkeren) en het besluit van 20 november 2025 planning blok 2. Het besluit over de planning van blok 2 is genomen na een zorgvuldige afweging van verschillende scenario's. Wij vinden het belangrijk om een consistent beleid te voeren en een betrouwbare overheid te zijn zodat bewoners en andere partijen in de stad zoals ontwikkelaars en ondernemers weten waar zij aan toe zijn. Daarnaast heeft uitstel van

betaald parkeren ook gevolgen. Zo blijft de parkeeroverlast die bewoners ervaren langer bestaan. Zie ook het antwoord op vraag 1.

Vraag 3

Zo nee, hoe rechtvaardigt het college het om deze onomkeerbare maatregel nu door te zetten terwijl het huidige college demissionair is?

Antwoord 3

Zie antwoord bij vraag 1 en 2.

Vraag 4

Erkent het college dat betaald parkeren in Zuilen en Lunetten extra financiële druk legt op huishoudens?

Antwoord 4

Bij de behandeling in uw raad van het voorstel om stadsbreed betaald parkeren in te voeren is de betaalbaarheid aan bod gekomen. Een 1^e parkeervergunning voor bewoners in nieuwe gebieden kost € 42,27 per 3 maanden. Bezoekers betalen € 5,34 (ma t/m vrij 06.00 – 11.00 uur), waarbij bewoners 50% korting voor hun bezoek kunnen krijgen. Met de keuze voor korte venstertijden beperken we negatieve effecten voor bijvoorbeeld mantelzorgers en oppasopa's en -oma's. Voor huishoudens met een laag inkomen is er een mogelijkheid om de vergunning deels te betalen met het tegoed op de U-pas (€ 105 per jaar). Voor inkomensondersteuning hebben wij [andere instrumenten](#), zoals kwijtschelding van gemeentelijke belastingen en de 'witgoedregeling' voor U-pashouders.

Vraag 5

Ziet het college mogelijkheden om de uitrol van betaald parkeren uit te stellen als lokale bijdrage om inwoners in Utrecht tegemoet te komen in deze economisch zware tijden?

Antwoord 5

Wij zien betaald parkeren niet als beleidsinstrument voor koopkracht. Financiële ondersteuning van Utrechters gebeurt via andere maatregelen, zie ook antwoord bij vraag 4. Daarnaast heeft het Kabinet maatregelen genomen ter compensatie van de hoge energieprijzen.

Vraag 6

Kan het college de verwachte meerkosten voor bewoners in beide wijken, inclusief bezoek en mantelzorg, inzichtelijk maken en aangeven of compensatie of uitstel mogelijk is?

Antwoord 6

Dat is niet mogelijk, omdat het bezoek en mantelzorg afhangt van de individuele situatie. Compensatie van kosten of uitstel van betaling is niet mogelijk. Zie ook antwoord bij vraag 4.

Vraag 7

Is het college bereid per wijk opnieuw te toetsen of er daadwerkelijk sprake is van structurele parkeerdruk?

Antwoord 7

In het raadsbesluit van 25 april 2024: 'Wijziging van de Verordening Parkeerbelasting voor het heffen van parkeerbelasting stadsbreed' is het hele grondgebied van de gemeente aangewezen als gebied waar parkeerbelasting wordt geheven. De openbare ruimte is schaars in onze stad. Betaald parkeren zorgt voor een betere verdeling van de schaarse openbare ruimte en is daarmee een belangrijk orderingsinstrument voor de stad. Daarbij kijken we ook naar parkeerdruk. In overeenstemming met het [Uitvoeringsprogramma Invoeren betaald Parkeren 2025-2028](#) monitoren we de voortgang en de effecten van de invoering van betaald parkeren aan de hand van een aantal indicatoren. Het gaat dan in ieder geval om parkeerdruk, aantallen parkeerplekken en opgeheven parkeerplekken, gebruik van de P+R's, autobezit en cijfers uit de inwonersenquête. We rapporteren hierover in de jaarlijkse Monitor Mobiliteitsplan. Zie ook antwoord bij vraag 3.

Vraag 8

Is onderzocht hoeveel bewoners in Zuilen en Lunetten onvoldoende alternatieven hebben voor de auto door werk, zorg of OV-bereikbaarheid?

Antwoord 8

Ons mobiliteitsbeleid is erop gericht om de stad bereikbaar en aantrekkelijk te houden. Utrecht wil een stad zijn waarin gezondheid en leefbaarheid voorop staan. Daarom geven we voorrang aan duurzame

vervoermiddelen. Zowel Zuilen als Lunetten beschikken over een treinstation. Ook met betaald parkeren blijft het mogelijk om een (eigen) auto te gebruiken. Bereikbaarheid is een van de criteria voor het bepalen van de volgorde van de buurten waar betaald parkeren wordt ingevoerd in blok 2. Hiervoor is een analyse gemaakt van de bereikbaarheid van deze gebieden op de manier zoals in het uitvoeringsprogramma Invoeren Betaald Parkeren is beschreven. Hierbij hebben we inzichtelijk gemaakt hoe de bereikbaarheid van diverse voorzieningen vanuit deze buurten is per fiets, openbaar vervoer en auto. De bereikbaarheid is voor alle gebieden in blok 2 onderzocht en als voldoende/goed beoordeeld.

Vraag 9

Welke concrete doelen moet betaald parkeren in deze wijken behalen, en binnen welke termijn wordt geëvalueerd of die doelen zijn gehaald?

Antwoord 9

In het [raadsbesluit voor stadsbreed invoeren van betaald parkeren](#) zijn de doelen beschreven. Zie ook het antwoord bij vraag 7.

Vraag 10

Waarom kiest het college niet voor maatwerk per wijk, zoals blauwe zones, gerichte vergunningen of tijdsvensters, in plaats van een generieke uitbreiding?

Antwoord 10

Ons beleid voor het invoeren van betaald parkeren is om dit per zone zoveel mogelijk hetzelfde te doen. Wij zetten de venstertijden voort die voor een groot deel van BC-gebied gelden, die zijn vastgesteld door de raad. Deze basisvenstertijd van 6 tot 11 uur maandag t/m vrijdag zorgt ervoor dat onwenselijke effecten niet optreden (parkeren van forensen of bewoners van elders uit de stad). Tegelijkertijd blijft parkeren zo voor een groot deel van de dag en in het weekend gratis zodat bezoek van bewoners, oppas, mantelzorgers, bezoek aan winkels en sportvoorzieningen maar beperkt te maken krijgt met betaald parkeren. De mogelijkheid is er om een ander tijdsvenster toe te passen als dat nodig is. Dit kan bijvoorbeeld noodzakelijk zijn bij bouwontwikkelingen of wanneer er veel voorzieningen zijn in een gebied die (ook) 's middags, 's avonds en/of in het weekend verkeer aantrekken. De gebieden waar wij dit nodig achten, worden voorgelegd aan de raad.

Vraag 11

Kan het college aangeven hoeveel van de opbrengsten terugvloeien naar de wijken voor leefbaarheid, verkeersveiligheid of parkeeroplossingen?

Antwoord 11

Alle opbrengsten van betaald parkeren gaan naar de algemene middelen. We investeren in de kwaliteit van de stad, in alternatieve vormen van vervoer en voorzieningen in wijken. Betaald parkeren is een belangrijk instrument om tot een duurzaam mobiliteitssysteem te komen: hierdoor zijn er minder (rijdende) auto's en kiezen mensen vaker voor lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. In de schaarse openbare ruimte en groeiende stad komt er zo meer ruimte voor groen, spelen, verblijven, lopen en fietsparkeren. Schommelingen in de parkeerexploitatie (plussen en minnen ten opzichte van de begroting) worden opgevangen via de parkeerreserve. Hierover maakt de raad ieder jaar een integrale afweging bij de Voorjaarsnota.

Vraag 12

Hoe voorkomt het college dat betaald parkeren in buitenwijken vooral wordt ervaren als een extra belastingmaatregel voor bewoners die afhankelijk zijn van hun auto voor werk, mantelzorg of gezinsleven?

Antwoord 12

Betaald parkeren is een beleidsinstrument binnen ons mobiliteitsbeleid en een ordeningsinstrument voor de openbare ruimte. Bij de invoering nemen wij de toegankelijkheid mee. Voor bewoners met een gehandicaptenkaart is parkeren gratis. Verder zijn er verschillende vergunningen, kortingsregelingen en tarieven voor mantel, kraam en thuiszorg, U-pashouders, bezoek van bewoners, scholen, autodelers etcetera. Wij zijn van mening dat wij hiermee voor iedereen een passend aanbod bieden.

Vraag 13

Is het college bereid de invoering terug te draaien als na invoering blijkt dat de parkeerdruk nauwelijks afneemt terwijl de lasten voor bewoners wel stijgen?

Antwoord 13

Wij vinden het belangrijk dat er consistentie is in beleid en wil een betrouwbare overheid zijn. Zie ook antwoord bij vraag 2.

Hoogachtend
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,



STADSBELANG
UTRECHT

UTR
ECHT
NU!



Schriftelijke vragen 'Uitstellen invoering betaald parkeren'

8 mei 2026

Vragen:

'Amersfoort stopt voorlopig met uitbreiding betaald parkeren' dat kopte RTV Utrecht op 8 april jl. In het artikel is te lezen dat het college van de gemeente Amersfoort de gemeenteraad heeft laten weten de invoering van betaald parkeren voorlopig uit te stellen, om ruimte te geven aan de verkiezingsuitslag en de vorming van een nieuw college.

Hoe anders is dat in de gemeente Utrecht. Daar ontvingen bewoners in Zuilen en Lunetten afgelopen week een wijkbericht dat het college de invoering van betaald parkeren per 1 november wél doorzet. Een bericht dat inwoners onaangenaam verrast, want tijdens de campagne voor de gemeenteraadsverkiezingen leek zich een meerderheid van partijen af te tekenen die openlijk kritisch waren op de plannen voor de invoering van betaald parkeren in de hele gemeente.

De fracties van de VVD, Stadsbelang Utrecht, UtrechtNu!, JA21, DENK en Utrecht Solidair menen dat het Utrechtse college een goed voorbeeld kan nemen aan het college in Amersfoort en stelt daarom de volgende vragen:

Democratisch Proces

1. Vindt het college het wenselijk om de invoering van betaald parkeren op te schorten tot na de coalitieonderhandelingen, zoals in Amersfoort is gebeurd?
2. Is het college bereid de uitbreiding van betaald parkeren pas door te zetten nadat de nieuwgekozen gemeenteraad zich daarover heeft kunnen uitspreken?
3. Zo nee, hoe rechtvaardigt het college het om deze onomkeerbare maatregel nu door te zetten terwijl het huidige college demissionair is?

Financiële gevolgen

4. Erkent het college dat betaald parkeren in Zuilen en Lunetten extra financiële druk legt op huishoudens?
5. Ziet het college mogelijkheden om de uitrol van betaald parkeren uit te stellen als lokale bijdrage om inwoners in Utrecht tegemoet te komen in deze economisch zware tijden?

6. Kan het college de verwachte meerkosten voor bewoners in beide wijken, inclusief bezoek en mantelzorg, inzichtelijk maken en aangeven of compensatie of uitstel mogelijk is?

Noodzaak en draagvlak

7. Is het college bereid per wijk opnieuw te toetsen of er daadwerkelijk sprake is van structurele parkeerdruk?
8. Is onderzocht hoeveel bewoners in Zuilen en Lunetten onvoldoende alternatieven hebben voor de auto door werk, zorg of OV-bereikbaarheid?
9. Welke concrete doelen moet betaald parkeren in deze wijken behalen, en binnen welke termijn wordt geëvalueerd of die doelen zijn gehaald?

Alternatieven en maatwerk

10. Waarom kiest het college niet voor maatwerk per wijk, zoals blauwe zones, gerichte vergunningen of tijdsvensters, in plaats van een generieke uitbreiding?
11. Kan het college aangeven hoeveel van de opbrengsten terugvloeien naar de wijken voor leefbaarheid, verkeersveiligheid of parkeeroplossingen?

Vertrouwen en evaluatie

12. Hoe voorkomt het college dat betaald parkeren in buitenwijken vooral wordt ervaren als een extra belastingmaatregel voor bewoners die afhankelijk zijn van hun auto voor werk, mantelzorg of gezinsleven?
13. Is het college bereid de invoering terug te draaien als na invoering blijkt dat de parkeerdruk nauwelijks afneemt terwijl de lasten voor bewoners wel stijgen?

Gesteld door:

- Richard Nijhoff, VVD
- Robert Bieber, Stadsbelang Utrecht
- David Bosch, UtrechtNu!
- Mika Raterman, JA21
- Mahmut Sungur, DENK
- Yvonne Hessel, Utrecht Solidair