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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Trix Aarts	**Datum**	16 februari 2023
Doorkiesnummer	1 4030	**Kenmerk**	10909563-b
E-mail	t.aarts@utrecht.nl	**Onderwerp**	Reactie initiatiefvoorstel Niet versneld betaald parkeren invoeren
Bijlage(n)		**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Met belangstelling hebben we het initiatiefvoorstel *Niet versneld invoeren van betaald parkeren in de hele stad* gelezen. We begrijpen een aantal argumenten dat is opgenomen, want mensen zijn doorgaans niet blij met een belasting. Toch zijn wij van mening dat versneld invoeren van betaald parkeren in de hele stad bijdraagt aan de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad, waarbij ook op lange termijn de ambitie van gezond stedelijk leven voor iedereen blijft gelden. Daarom werken wij momenteel aan een aanpak voor invoering van betaald parkeren in de hele stad. In maart willen wij deze aanpak vrijgeven voor inspraak.

In deze brief gaan we eerst in op onze afwegingen om betaald parkeren in de hele stad in te voeren. Daarna gaan we in op de verschillende argumenten van het initiatiefvoorstel.

Betaald parkeren in de hele stad
In een aanzienlijk deel van Utrecht moeten automobilisten al betalen voor het parkeren van hun auto in de openbare ruimte. Betaald parkeren is een effectieve manier om parkeeroverlast tegen te gaan en duurzame(re) alternatieven voor de (eigen) auto te stimuleren. Met betaald parkeren kunnen we sturen op het aantal auto's dat in de openbare ruimte parkeert. Als er minder auto's op straat parkeren, blijft er ruimte over voor andere functies, zoals lopen, fietsen, spelen, groen en verblijven. Zo dragen we met betaald parkeren bij aan een rechtvaardiger verdeling van de openbare ruimte. Minder rijdende auto's betekent bovendien dat de druk op het wegennet in en om de stad afneemt en de leefbaarheid verbetert.
Tot nu toe was onze aanpak voor invoering van betaald parkeren er vooral op gericht om op lokaal niveau (in straten en buurten) parkeeroverlast tegen te gaan. Mede op basis van meldingen brachten we de parkeerdruk in kaart en peilden we bij een hoge parkeerdruk het draagvlak voor invoering van betaald parkeren. Daarna werd (bij voldoende draagvlak) betaald parkeren ingevoerd in het betreffende gebied. Het nadeel van deze aanpak is dat, door het zogeheten waterbedeffect, de

parkeerdruk steeds een stukje opschuift, naar de straten net buiten betaald parkeergebied. Zo moeten bewoners en ondernemers eerst de overlast ervaren, voordat we hem kunnen oplossen. We vinden dit niet wenselijk en willen met de uitbreiding van betaald parkeren juist de parkeeroverlast voor zijn. Met de groei van de stad in de komende jaren, is er bovendien een noodzaak ontstaan om de invoering van betaald parkeren in de rest van de stad te versnellen. Het aantal mensen in de stad neemt toe, en we willen in de openbare ruimte meer capaciteit vrijmaken voor lopen, fietsen, spelen, groen en ontspannen. Daarvoor moeten we ook sturen op het gebruik van de auto en het stimuleren van alternatieven.

Wanneer sprake is van betaald parkeren, maken mensen vaker een bewuste afweging tussen gebruik van de eigen auto en alternatieven zoals openbaar vervoer, fietsen en deelmobiliteit. Het gevolg is dat het autogebruik afneemt, wat bijdraagt aan de ambitie voor een duurzaam mobiliteitssysteem. Betaald parkeren is dan ook een draaiknop (‘Slim parkeren’) voor het mobiliteitsbeleid van de gemeente (Mobiliteitsplan 2040, vastgesteld door uw raad op 15 juli 2021). Ook in de regionale mobiliteitsstrategie, opgesteld in het kader van U-Ned, wordt parkeerbeleid als een belangrijk instrument genoemd om de groei in de regio op te vangen met een duurzaam mobiliteitssysteem waarbij deelmobiliteit, openbaar vervoer, fietsen en lopen centraal staan.

Uitbreiding van betaald parkeren naar de hele stad brengt extra inkomsten met zich mee. Deze extra inkomsten investeren we in de kwaliteit van de stad, in alternatieve vormen van vervoer en voorzieningen in de wijken via het investeringspakket ‘Groei in Balans’. In de meerjarenbegroting is met deze opbrengsten rekening gehouden. Versneld invoeren van betaald parkeren in de stad is dus van belang om de groei van de stad op te vangen, de schaarse openbare ruimte rechtvaardig te verdelen en voor de leefbaarheid en bereikbaarheid op korte en lange termijn.

Cijfers
Voordat we ingaan op de argumenten van het initiatiefvoorstel, geven wij u ter overweging een aantal feiten mee uit de monitor van het mobiliteitsplan. Uit deze monitor blijkt dat een derde van de huishoudens in Utrecht geen auto heeft. Wij hebben geen cijfers over het autobezit onder huishoudens met een laag inkomen in onze gemeente. Landelijke cijfers laten zien dat het autobezit onder huishoudens met een laag inkomen 0,4% is (1 auto per 2,5 huishoudens). We denken dat dit cijfer voor Utrecht lager ligt, omdat het autobezit in grote steden in het algemeen lager ligt dan in andere gemeenten.
De *modal split* (de verhouding van het aantal reizigers(kilometers) tussen de verschillende vervoerwijzen auto, openbaar vervoer, fiets en lopen), laat zien dat het aandeel van de auto bij verplaatsingen in de stad onder de 20% ligt, zowel van inwoners als bezoekers. Veruit de meeste verplaatsingen in de stad vindt dus op een andere manier plaats.

Het initiatiefvoorstel Niet versneld invoeren van betaald parkeren
Het initiatiefvoorstel Niet versneld invoeren van betaald parkeren in de hele stad wijst erop dat een groot aantal Utrechters tegen versneld invoeren van betaald parkeren is. Dat is begrijpelijk en dat is vaak het geval wanneer belasting wordt geheven of verhoogd. Als we ook op lange termijn gezond stedelijk leven voor iedereen in Utrecht willen borgen, is het echter nodig om in de hele stad betaald parkeren in te voeren. In een voorstel voor de aanpak die wij nu uitwerken duurt het ongeveer 12 jaar om in de hele stad betaald parkeren in te voeren. Daarnaast stellen wij voor om een aantal punten uit het huidige beleid mee te nemen in de nieuwe aanpak.
Voor de prioritering van gebieden blijft het criterium parkeerdruk belangrijk, ook om op voorhand beter in te spelen op verwachte parkeeroverlast. Daarnaast houden we rekening met meldingen van

inwoners. Wij willen de komende jaren de huidige venstertijden blijven hanteren. In woonwijken waar weinig risico is op parkeeroverlast in de middag en avond, gaat het om een venstertijd in van 6.00 uur – 11.00 uur (in de ochtend).
De maatregel Invoeren van betaald parkeren in de hele stad brengt extra opbrengsten met zich mee. Deze komen ten goede aan de investeringsstrategie Groei in balans, zodat de groei van de stad niet ten koste gaat van de leefbaarheid. Bij het initiatiefvoorstel is geen sprake van deze extra opbrengsten.

Het initiatiefvoorstel bevat een aantal argumenten om niet versneld betaald parkeren in de stad in te voeren. Deze komen hieronder aan bod met een reactie van onze kant. De argumenten hebben de nummering van het initiatiefvoorstel en staan cursief weergegeven.

Argument 1.1 Invoeren betaald parkeren treft vooral bewoners met een kleine beurs
Het invoeren van betaald parkeren en daarmee de kosten voor een parkeervergunning zal voor bewoners met een kleine beurs een relatief grote aanslag zijn op hun maandelijkse budget.

Het moeten betalen voor parkeren zorgt ervoor dat veel mensen zich meer bewust worden van het autogebruik en daardoor vaker zullen kiezen voor een alternatief. Dat is gunstig voor de stad. We begrijpen dat het niet altijd voor iedereen mogelijk is om een alternatief te kiezen voor de (privé)auto. Daarom verkennen we de mogelijkheden voor een tegemoetkoming in parkeerkosten (en mogelijk voor alternatieven van de auto) voor de laagste inkomens (wij denken hierbij aan de U-pashouders).

Argument 1.2 Betaald parkeren leidt tot eenzaamheid
Een deel van de bezoekers van bewoners is gebonden aan de auto en zal minder vaak op bezoek komen als zij voor parkeren moeten betalen.

Het aantal reizen met de auto in de stad ligt al laag: 80% wordt al gedaan met een alternatief voor de auto. Dat geldt voor bewoners en voor bezoekers. We stimuleren de bezoekers om tenminste de autokilometers in de stad niet te maken, bijvoorbeeld door te parkeren in een P+R en met het openbaar vervoer of deelfiets verder te reizen. Voor mantelzorgers is er nu al een parkeerregeling waarmee zij 75% korting krijgen op het parkeertarief. Daarnaast willen wij de venstertijden vooralsnog niet aanpassen. In woonwijken met weinig andere functies geldt betaald parkeren alleen tussen 6 uur en 11 uur ’s ochtends. Dit betekent dat er voor bezoekers en mantelzorgers voldoende mogelijkheden zijn om in de middag en avond gratis te parkeren.

Argument 1.3 Invoeren van betaald parkeren leidt tot ongelijkheid in de stad tussen bewoners met een eigen parkeerplaats en bewoners die afhankelijk zijn van parkeren in de openbare ruimte.
Hier speelt dat woningen met een eigen parkeerplaats of garage vaak in meer welvarende wijken te vinden zijn en dat in wijken met relatief veel sociale en middenwoningen bewoners niet beschikken over eigen parkeervoorzieningen. Door het invoeren van betaald parkeren worden deze bewoners financieel relatief zwaarder aangeslagen.

Het is onze indruk dat de aanwezigheid van een eigen parkeervoorziening bij een woning afhankelijk is van de periode waarin een wijk is ontwikkeld en de toen heersende ideeën over mobiliteit.
Mensen met een eigen parkeerplaats komen niet in aanmerking voor een eerste parkeervergunning. Zij kunnen onder voorwaarden alleen in aanmerking komen voor een veel duurdere tweede parkeervergunning. Overigens is, relatief gezien, een eigen parkeerplaats in het algemeen duurder dan de kosten voor parkeren op straat. Uitgaande van een prijs van 20.000 euro voor een

parkeerplaats op het eigen terrein, zou het bijna 45 jaren duren voor je de kosten eruit hebt (gerekend met het B1 tarief).

Argument 1.4 Invoeren betaald parkeren heeft nadelige gevolgen voor voorzieningen zoals winkelgebieden, sportverenigingen, gezondheidscentra, religieuze instellingen.

Bij betaald parkeren worden veel mensen bewuster van het gebruik van de auto en zullen zij vaker een alternatief voor de auto kiezen om de reis te maken. Die afweging wordt per keer gemaakt, waarbij de auto één van de mogelijkheden blijft. Betaald parkeren kan er juist ook voor zorgen dat voorzieningen bereikbaar blijven voor bezoekers die met de auto willen komen, omdat het bijdraagt aan de bereikbaarheid.

Argument 1.5 Invoeren betaald parkeren maakt Utrecht minder aantrekkelijk voor werknemers die in cruciale beroepen werken.
Voor cruciale beroepen heeft de gemeente Utrecht eerder in de module ‘Aanpak parkeren openbare ruimte’ het volgende opgenomen: 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. We denken daarbij aan 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. Deze module is door de gemeenteraad vastgesteld op 16 juni 2022.
In het coalitieakkoord staat het voornemen om scholen extra te ondersteunen met de mogelijkheid om tegen gereduceerd tarief een beperkt aantal parkeervergunningen aan te vragen. Dit gaat om docenten die niet in Utrecht wonen en een lange reistijd hebben naar hun werkplek in Utrecht. Momenteel werken we zo’n regeling uit. Hulpverleners (huisartsen, verloskundigen) kunnen al sinds jaren met een speciale parkeervergunning in de hele stad parkeren.

Argument 1.6 Invoeren betaald parkeren leidt tot ongelijkheid in de stad tussen bewoners met een praktische opleidingsachtergrond en bewoners met een theoretische opleiding.
Wat hier speelt is dat bewoners met een praktische opleidingsachtergrond vaker zijn aangewezen op de auto. Bijvoorbeeld omdat er onvoldoende alternatieven voor de auto beschikbaar zijn om op het werk te komen (bij werk in ploegen- of nachtdiensten).

Het uitgangspunt blijft dat in de hele stad betaald parkeren komt. In de volgorde waarin we betaald parkeren invoeren in de stad, gaan we meenemen in hoeverre alternatieven voor de auto (overdag) op orde zijn. Voor mensen die naast een eigen auto een bedrijfswagen hebben is er een overgangsregeling met ruimte voor een extra vergunning. Daarnaast is er de groep die de auto voor het werk nodig heeft (bv schilders, timmerlieden, loodgieters etc). Deze groep kan hun parkeerkosten doorberekenen aan de klant.

Argument 1.7 Invoeren van versneld betaald parkeren zonder een gedegen participatieproces doet afbreuk aan het vertrouwen in de lokale politiek.

Omdat Invoeren van versneld betaald parkeren in de hele stad in het coalitieakkoord is opgenomen en de raad via Motie M126 Investeren in Utrecht: kiezen voor gelijke kansen, betaalbaar wonen en klimaat met het akkoord heeft ingestemd, is het niet meer de vraag of we betaald parkeren invoeren. Door dit helder te communiceren wordt duidelijk wat de beïnvloedingsruimte is, één van de

uitgangspunten van de Utrechtse participatieleidraad. Tegelijkertijd kunnen mensen een inspraakreactie geven die zij zelf willen. Alle reacties worden verzameld en beantwoord in een reactienota die we bij de stukken voegen van het raadsvoorstel, zodat de raadsleden de reacties kunnen betrekken in hun afwegingen.

We begrijpen de zorgen die in het initiatiefvoorstel staan. Wat ons betreft zijn een aantal nuanceringen op zijn plaats. Dat hebben we hierboven aangegeven.

De aanpak voor invoering van betaald parkeren in de hele stad willen wij in maart vrijgeven voor inspraak. Wij zullen u daarover met een raadsbrief informeren.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,