Betreft: verzoek tot overleg over ongewenste effecten van het initiatiefvoorstel aangaande het invoeren van betaald parkeren in de gehele stad

Datum: vrijdag 10 maart

Geachte heer De Vries, geachte heer Eerenberg, geachte mevrouw van Hooijdonk,

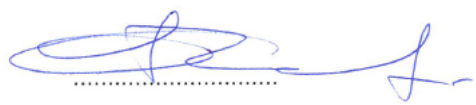
Hierbij willen wij u informeren dat wij, bestuurders van samenwerkende mbo- en hbo-instellingen in regio Utrecht, ons zorgen maken over de effecten van het initiatiefvoorstel aangaande het invoeren van betaald parkeren in de gehele stad. Niet alleen wij maken ons zorgen, ook onze medewerkers die buiten de stad woonachtig zijn. Een groot aantal van onze medewerkers is aangewezen op de auto als vervoersmiddel en heeft hun ongenoegen en zorgen bij ons onder de aandacht gebracht. Zij verwachten veel meer tijd kwijt te zijn aan woon-werk verkeer en vragen zich af of werken in de stad nog wel aantrekkelijk is als deze plannen doorgaan.

In de CAO van het MBO is geregeld dat de kosten voor woon-werk verkeer met het openbaar vervoer volledig vergoed worden. Ondanks deze positieve prikkel zien wij de keuze voor de trein, dan wel ander openbaar vervoer, niet toenemen. De vaak lange reistijd in combinatie met de gebrekkige performance van het openbaar vervoer houdt onze medewerkers in de auto. Zoals u weet, is verhuizen naar Utrecht ook geen optie. Er is sprake van een grote wooncrisis. Betaalbare huisvesting is niet beschikbaar.

Om Utrecht aantrekkelijk te houden voor mensen met cruciale beroepen, zoals het onderwijspersoneel, adviseren wij u dringend om deze plannen niet zomaar door te voeren. Het effect van deze maatregelen is ingrijpender dan u wellicht vermoedt; het raakt onderwijs als een van de essentiële functies in en voor de stad. Het is een reëel risico dat we goede docenten verliezen. Dit moeten we zien te voorkomen, vooral nu er al zoveel tekorten zijn. Wij gaan graag op zeer korte termijn in overleg met u om onze zorgen nader toe te lichten en samen te bekijken hoe we tot passende maatregelen kunnen komen, zoals de reeds genoemde optie van extra parkeervergunningen per school.
We zien uw reactie tegemoet.

Met vriendelijke groeten,

Mede namens de bestuurders van ROC Midden Nederland, MBO Utrecht, MBO Amersfoort, Nimeto, Hogeschool voor de Kunsten Utrecht, Marnix Academie,



[redacted] voorzitter CvB Grafisch Lyceum Utrecht

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

Gemeente Utrecht

Besturen van:
Grafisch Lyceum Utrecht
ROC Midden Nederland,
MBO Utrecht,
MBO Amersfoort
Nimento
Hogeschool voor de kunsten Utrecht
Marnix academie

Behandeld door	Trix Aarts	**Datum**	
Doorkiesnummer		**Ons kenmerk**	11334075
E-mail	t.aarts@utrecht.nl	**Onderwerp**	uw inspraakreactie op aanpak betaald parkeren stadsbreed
Bijlage(n)			
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van		Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte [redacted],

U heeft uw brief geschreven naar aanleiding van een initiatiefvoorstel van DENK om in Utrecht niet versneld betaald parkeren in te voeren. Wij hebben toen onze mening in een brief aan de raad kenbaar gemaakt. In het coalitieakkoord staat daarnaast het voornemen om in heel Utrecht betaald parkeren in te voeren. We hebben hiervoor een aanpak vrijgegeven voor inspraak. Wij hebben uw brief opgevat als een van de inspraakreacties. In uw brief doet u een dringend beroep op ons om voor het onderwijs een uitzondering te maken om te voorkomen dat we veel goede docenten gaan verliezen.

Voordat wij ingaan op uw aanbevelingen schetsen wij kort de doelstellingen van de Aanpak betaald parkeren in de hele stad en de belangrijkste kenmerken ervan.
Naast het tegengaan van parkeeroverlast heeft betaald parkeren als effect dat er minder rijdende en stilstaande auto's zijn. Hierdoor blijft de (groeiende) stad bereikbaar en is sprake van een rechtvaardiger verdeling van de openbare ruimte.
De belangrijkste kenmerken van de voorgestelde aanpak zijn:

- We voeren betaald parkeren geleidelijk in binnen een periode van 12 jaren, waarbij naast parkeerdruk, het aantal meldingen, bouwontwikkelingen en (op termijn) de aanwezigheid van alternatieven voor de auto een rol spelen.
- De basis-venstertijd is van 6 uur – 11 uur op maandag t/m vrijdag. Dat wil zeggen dat in woonwijken waar geen gebiedsontwikkelingen gepland zijn, wij uitgaan van deze venstertijd. Zijn er meerdere functies in een gebied die een hoge parkeerdruk met zich meebrengen, dan kan gekozen worden voor een langere venstertijd. Korte venstertijden zorgen ervoor dat onwenselijke effecten (zoals het parkeren van forensen of bewoners elders uit de stad in woonbuurten) niet optreden. En we beperken negatieve effecten voor bijvoorbeeld mantelzorgers, oppasopa's en -oma's, of winkels en sportvoorzieningen. Bezoek dat na 11 uur komt, parkeert gratis.

Datum **22 augustus 2023**
Ons kenmerk 11334075

Met betrekking tot het onderwijs hebben wij vanuit scholen met een locatie in het betaald parkeren gebied (nog) geen aanwijzingen dat er een causaal verband is tussen het lerarentekort en betaald parkeren,

In het coalitieakkoord staat over betaald parkeren en het onderwijs*: Om scholen extra te ondersteunen krijgen ze 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. Als voorwaarde vragen we scholen om een plan voor duurzaam mobiliteitsbeleid voor hun medewerkers. We ondersteunen scholen daarbij. We werken dit voorstel in overleg met de scholen verder uit.* Dus, voor het onderwijs (met een basiskwalificatie) komt, bij uitzondering, een speciale regeling voor parkeren.

De afgelopen tijd hebben we een concept regeling uitgewerkt (zie de raadsbrief van 4 juli 2023) voor scholen met een basiskwalificatie. Hierbij vinden wij twee zaken van belang.

- Vergunningen hebben een gereduceerd tarief. Wij zijn geen voorstander van gratis vergunningen. De openbare ruimte is schaars en we vinden het redelijk dat betaald wordt voor parkeren.
- Daarnaast vragen we aan de scholen om een mobiliteitsplan waarbij ze aangeven hoe duurzame mobiliteit wordt gestimuleerd door de scholen. De concept regeling is voorgelegd aan alle schoolbesturen in de stad. Met de uitkomst daarvan wordt het voorstel aangescherpt.

We streven ernaar om de “onderwijsvergunning” aan te bieden met de start van het schooljaar 2024 – 2025.

Wij hopen u zo voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

UTRECHT10
Stationsplein 90, 3511 ED Utrecht
T +31 030 345 67 89
E info@utrecht10.nl

Datum Utrecht, 17 mei 2023
Onderwerp Reactie van buurgemeenten Utrecht op invoering betaald parkeren door gemeente Utrecht
Behandeld door Bastian Jansen i.s.m. ambtenaren mobiliteit van de U10-gemeenten Bunnik, De Bilt, Houten, IJsselstein, Montfoort, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Vijfheerenlanden, Woerden en Zeist

Aan Gemeente Utrecht, wethouder Lot van Hooijdonk

Geachte mevrouw Van Hooijdonk,

U heeft ons in het kader van de inspraakperiode uitgenodigd om te reageren op het voorgenomen besluit van de gemeente Utrecht om in de hele gemeente betaald parkeren in te voeren. Graag maken wij van de gelegenheid gebruik om met de buurgemeenten Bunnik, De Bilt, Houten, IJsselstein, Montfoort, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Vijfheerenlanden, Woerden en Zeist gezamenlijk te reageren op dit voornemen.

Wij constateren dat het voorgenomen besluit om in de hele gemeente Utrecht betaald parkeren in te voeren voor de nodige maatschappelijke en bestuurlijke onrust zorgt in onze gemeenten. Inwoners ervaren op diverse plekken, bijvoorbeeld rond OV-haltes aan doorgaande wegen, reeds parkeeroverlast van woon-werk verkeer naar de gemeente Utrecht en de vrees is dat uitbreiding van het betaald parkeren die overlast sterk zal doen toenemen. Tegelijkertijd zijn wij ons er van bewust dat de strategische beleidsdocumenten van de regio, bijvoorbeeld ons eigen IRP of de mobiliteitsstrategie van U Ned, al uit gaan van betaald parkeren in het stedelijk gebied. Daar komt bij dat aangescherpte parkeerregimes ook op nieuwe verstedelijkingslocaties in de regio ingezet kunnen worden. Tot slot gaat ook de stad Amersfoort betaald parkeren fors uitbreiden. Als buurgemeenten van Utrecht zullen we ons tot deze ontwikkelingen moeten verhouden.

Het is daarbij van groot belang dat we op de eerste plaats samen met de gemeente Utrecht werken aan het inzichtelijk maken van de effecten van de invoering van betaald parkeren. We doen in de regio veel gezamenlijke studies naar de effecten van verstedelijking en mobiliteit richting 2040 en het is daarom niet meer dan logisch om ook gezamenlijk te studeren op de effecten van dit voorgenomen besluit. Op basis van een gezamenlijk beeld van de te verwachten effecten kunnen we ook doelgericht inzetten op maatregelen om op verschillende plekken de te verwachten overlast in goede banen te leiden.

Zo zien we dat de wijken Kanaleneiland, Papendorp en Hoograven voor invoering vanaf volgend jaar in het besluit staan en zijn wij bevreesd voor heftige effecten in Nieuwegein Noord waarop de gemeente Nieuwegein zich nauwelijks op kan voorbereiden. Juist in Nieuwegein met een groot aantal verstedelijkingslocaties willen we aan de slag met het mogelijk maken van een mobiliteitstransitie maar daarvoor is tijd nodig om raad en bewoners mee te krijgen met onder andere een doordachte parkeerstrategie. Als de stad Utrecht reeds volgend jaar in genoemde wijken betaald parkeren in voert en er direct overlast optreedt in Nieuwegein Noord, bijvoorbeeld rond de haltes van de Sneltram, kan het draagvlak voor nieuw mobiliteitsbeleid in Nieuwegein verminderen. Daarom vragen we om extra tijd om de invoering ook aan de zuidkant van de stad soepel te laten verlopen.

Naast Nieuwegein Noord zien wij in ieder geval in de volgende gebieden overlast ontstaan:

- Groenekan (bij invoering in Overvecht Zuid);
- Opbuuren (Zuilen Noord);
- De Bilt Zuid (Rijnsweerd);
- Bunnik station (Amelisweerd);
- Maarssenbroek (Lage Weide);
- Multimodale overstappunten die veel drukker worden zoals station Woerden, Zeist Jordanlaan, zoeklocatie hub Lopikerwaard (vooralsnog afslag De Meern), stations Houten, station Bunnik, busstation Vianen Lekbrug;
- Op dit moment wordt er gewerkt aan plannen voor (tijdelijke) woningbouw op de locatie Rijnenburg. Het invoeren van betaald parkeren op die locatie heeft, naar verwachting, gevolgen voor de gemeente IJsselstein.

Wij zijn van mening dat de invoering van betaald parkeren in de gemeente Utrecht gepaard moet gaan met de volgende vervolgstappen en maatregelen:

1 Onderzoek naar de gevolgen van de invoering op de wijken in de regio + monitoring tijdens de uitrol van betaald parkeren. Het is van groot belang dat we inzicht krijgen in de effecten van de voorgenomen maatregelen zodat we richting samenleving en gemeenteraden een goed onderbouwd verhaal hebben over wat deze invoering betekent voor de wijken in de regio. Het uitgangspunt daarbij is dat we geen onderscheid maken tussen Utrecht en de buurgemeenten, we zijn samen één regio. Het is belangrijk om dat juist rondom dit besluit uit te stralen.
Parkeerbeleid leidt tot uitwijkgedrag. De automobilist zoekt een eigen optimum tussen reistijd, -kosten en discomfort. Bij het verhogen van de parkeertarieven zien we dat automobilisten die een vergoeding krijgen van hun werkgever met minder vertraging kunnen doorrijden naar de betaald-parkeerlocaties nabij de eindbestemming. Overige automobilisten blijven parkeren in de schil rondom het betaald P-gebied.
Graag onderzoeken wij hoe bovenstaand gedrag ook in de buurgemeenten van Utrecht zal optreden na invoering van de voorgenomen maatregel.

2 Op basis van bovenstaand onderzoek brengen we in beeld en spreken we bestuurlijk af in welke buurten uitbreiding of regulering van parkeren gewenst/noodzakelijk is. Dat vergt vervolgens bestuurlijke en politieke besluiten in gemeenten waarbij het in sommige gevallen kan helpen als vanuit de gemeente Utrecht hulp wordt aangeboden bij de organisatie van het gereguleerd parkeren. Is de gemeente Utrecht bereid om het parkeerbedrijf Utrecht op aanvraag gereguleerd parkeren in de buurgemeenten te laten organiseren? Dit blijft maatwerk

aangezien sommige gemeenten al betaald parkeren hebben en zelf een verdere uitrol kunnen organiseren al kan ook daar het delen van mensen en materiaal meerwaarde bieden.

3 Het is maatschappelijk en bestuurlijk dringend gewenst om het invoeren van betaald parkeren te koppelen aan het realiseren van regionale (multimodale) parkeerhubs om zowel inkomend woon-werk verkeer van een goed alternatief te voorzien als de overlast in de buurgemeenten te kanaliseren. Deze hubs bieden forenzen een alternatief om hun auto te parkeren en met openbaar vervoer of fiets het laatste stukje te reizen naar hun bestemming in Utrecht.
De U10 gemeenten zien goede mogelijkheden om de realisatie van hubs bestuurlijk en programmatisch te koppelen aan de invoering van betaald parkeren zodat we wortel en stok combineren en de effectiviteit van de uitvoering van de regionale mobiliteitsstrategie vergroten. Daarnaast kunnen opbrengsten van betaald parkeren gebruikt worden om parkeerhubs te realiseren en exploiteren. Wij willen benadrukken dat ons inziens de hubs vooral een regionaal en zelfs nationaal belang dienen en dat dus de financiering niet op het bordje van de betreffende gemeente terecht kan komen. Zie de U Ned parkeerstrategie voor een overzicht van mogelijke parkeerhubs, sommige gelegen bij zogenaamde Regiopoorten in de regio.

4 Gezamenlijk willen we werken aan het aanbieden van kwalitatief goede alternatieven voor de autogebruik in de spits, bijvoorbeeld via het Alternatief Ring Utrecht en U Ned Aanpak 2030 in combinatie met het stimuleren van het gebruik van alternatieven door middel van een hechte Goed op Weg samenwerking. Met de provincie Utrecht, als OV autoriteit in de regio, zullen we eendrachtig moeten optrekken om het OV-netwerk in de regio te intensiveren en uit te breiden, bijvoorbeeld naar de aan te leggen regionale parkeerhubs.

Voor het uitwerken van bovenstaande vervolgstappen en maatregelen stellen wij voor om samen met de provincie Utrecht en alle belanghebbende gemeenten een bestuurlijk overleg in het leven te roepen om onderzoek te coördineren en benodigde maatregelen op een slimme manier te combineren met de invoering van betaald parkeren zodat we gezamenlijk stappen zetten om de invoering van betaald parkeren te koppelen aan het financieren van alternatieven, het uitbreiden van handhaving en het stimuleren van de mobiliteitstransitie in de regio.

Reactie op proces van gemeente Utrecht:

1 Dank voor de mogelijkheid om als buurgemeenten tot 19 mei te kunnen reageren op de voorgenomen maatregel.
2 Enkele buurgemeenten zullen mogelijk van de gelegenheid gebruik maken om in de Commissie Ruimte in te spreken.
3 Voorstel om raadsleden/wijkraden van aanliggende buurgemeenten uit te nodigen bij informatieavonden voor wijken waar betaald parkeren wordt ingevoerd.
4 Op 21 juni organiseert de U10 een raadsbijeenkomst. Graag zouden wij op deze avond een informatieve sessie over de invoering van betaald parkeren in de gemeente Utrecht willen agenderen. Wij vragen daarvoor ambtelijke medewerking van de gemeente Utrecht.

Tot slot, deze reactie is tot stand gekomen door middel van een aantal zeer levendige werksessies met Utrechtse ambtenaren die werken aan de invoering. Wij willen u danken voor de organisatie van deze sessies en zien uit naar een hechte ambtelijke en bestuurlijke samenwerking bij het voorbereiden van het uiteindelijke besluit.

Met vriendelijke groet,

Julie d'Hondt
op 17-05-2023

Julie d'Hondt, wethouder Bunnik

Pim van de Veerdonk
op 17-05-2023

Pim van de Veerdonk, wethouder De Bilt

Wouter van den Berg
op 17-05-2023

Wouter van den Berg, wethouder Houten

Peter Bekker
op 17-05-2023

Peter Bekker, wethouder IJsselstein

Rob Jonkers
op 17-05-2023

Rob Jonkers, wethouder Montfoort

Ellie Eggengoor
op 19-05-2023

Ellie Eggengoor, wethouder Nieuwegein

Arjan Wisseborn
op 17-05-2023

Arjan Wisseborn, wethouder Stichtse Vecht

Joop van Montfoort
op 17-05-2023

Joop van Montfoort, wethouder Vijfheerenlanden

Ad de Regt
op 17-05-2023

Ad de Regt, wethouder Woerden

Wouter Catsburg
op 17-05-2023

Wouter Catsburg, wethouder Zeist

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

Gemeente Utrecht

Aan de wethouders Mobiliteit van de gemeenten,
Bunnik, De Bilt, Houten, IJsselstein, Montfoort, Nieuwegein
Stichtse Vecht, Vijfheerenlanden, Woerden, Zeist

Behandeld door	Trix Aarts	**Datum**	
Doorkiesnummer		**Ons kenmerk**	11334075
E-mail	t.aarts@utrecht.nl	**Onderwerp**	uw inspraakreactie
Bijlage(n)			
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van		Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte heer, mevrouw,

Hartelijk dan voor uw brief met uw reactie op ons voornemen om in de hele stad Utrecht betaald parkeren in te voeren. Wij hebben uw brief met belangstelling gelezen. U constateert terecht dat betaald parkeren onderdeel is van het regionale mobiliteitsbeleid en bijdraagt aan “Utrecht Nabij” en het Integraal Ruimtelijk Perspectief. 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. In deze strategie staat: *De meest krachtige, lokale vorm van vraag-beïnvloeding (naar mobiliteit) is parkeerbeleid: een groter gereguleerd gebied, aangepaste tarieven, afname bestaand parkeerareaal en sturende parkeernormen in combinatie met alternatieven*.

U heeft ook zorgen en dat begrijpen wij. U noemt in uw reactie het waterbedeffect, waarbij invoeren van betaald parkeren in Utrecht kan zorgen voor een toename van de parkeeroverlast in uw gemeenten bijvoorbeeld bij ov-haltes.

U noemt in uw brief 4 vervolgstappen of maatregelen waarmee betaald parkeren in Utrecht gepaard zou moeten gaan. Daarbij ziet u een samenwerking in U10 verband voor u; dat hebben wij ook voor ogen. Wij gaan hieronder in op de verschillende stappen.

1. Onderzoek naar de gevolgen van de invoering op de wijken in de regio+ monitoring. U geeft aan dat het effect van betaald parkeren in een gebied is op de automobilist in kaart gebracht zou moeten worden.

Wij monitoren die al binnen onze gemeente. Graag werken we samen met betreffende buurtgemeenten om dit effect over de gemeentegrenzen in kaart te brengen. Samenwerking is hier het sleutelwoord omdat het registreren van meldingen in dit verband van belang is. Dat doen inwoners meestal in hun eigen gemeente.

2. Op basis van bovenstaand onderzoek brengen we in beeld en spreken we bestuurlijk af in welke buurtenuitbreiding of regulering van parkeren gewenst/noodzakelijk is. Dat vergt vervolgens bestuurlijke en politieke besluiten in gemeenten waarbij het in sommige gevallen kan helpen als vanuit de gemeente Utrecht hulp wordt aangeboden bij de organisatie van het gereguleerd

parkeren. Is de gemeente Utrecht bereid om het parkeerbedrijf Utrecht op aanvraag gereguleerd parkeren in de buurgemeenten te laten organiseren?

Wij zetten graag onze expertise in om buurgemeenten te adviseren met het nemen van keuzes rondom parkeerbeleid en regulering en de organisatie ervan. Eventuele verdere hulp en ondersteuning kan te zijne tijd bekeken worden. Belangrijk is dan om voor- en nadelen voor beide gemeenten in kaart te brengen. In principe zijn we bereid buurgemeenten te helpen bij parkeerregulering.

3. Het is maatschappelijk en bestuurlijk dringend gewenst om het invoeren van betaald parkeren te koppelen aan het realiseren van regionale (multimodale) parkeerhubs om zowel inkomend woon-werk verkeer van een goed alternatief te voorzien als de overlast in de buurgemeenten te kanaliseren. U doet de suggestie om de opbrengsten van betaald parkeren gebruikt worden om parkeerhubs te realiseren en exploiteren. In ieder geval mogen de kosten niet op het bordje komen van de betreffende gemeente aangezien hubs het regionaal en nationaal belang dienen.

De extra opbrengsten van parkeren in onze stad vloeien naar het investeringspakket ‘Groei in Balans’. Dit pakket is nodig om de (groeiende) stad leefbaar te houden en ervoor te zorgen dat voorzieningen, vervoer en groen meegroeien met de stad. Wij hechten veel belang aan de totstandkoming van de verschillende hubs. We zien ze net als u als een onmisbare bouwsteen voor een regionaal duurzaam mobiliteitssysteem en gaan graag samen met de regio in gesprek met het Rijk hierover.

4. Gezamenlijk willen we werken aan het aanbieden van kwalitatief goede alternatieven voor de autogebruik in de spits, bijvoorbeeld via het Alternatief Ring Utrecht en U Ned Aanpak 2030 in combinatie met het stimuleren van het gebruik van alternatieven door middel van een hechte Goed op Weg samenwerking. Met de provincie Utrecht, als OV autoriteit in de regio, zullen we eendrachtig moeten optrekken om het OV-netwerk in de regio te intensiveren en uit te breiden, bijvoorbeeld naar de aan te leggen regionale parkeerhubs.

Het aanbieden van goede alternatieven op de (eigen) auto is bij het invoeren van betaald parkeren van groot belang. Daarom willen we ook vanaf blok 2 dat bij de prioritering rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van alternatieven voor de auto. Met ons mobiliteitsbeleid streven we naar een duurzaam mobiliteitssysteem waarbij lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit centraal staan. Wij trekken dan ook graag met de buurgemeenten op om hieraan samen verder te werken.

Wij danken u nogmaals voor uw reactie en zien uit naar een verdere regionale samenwerking binnen de mobiliteitsstrategie inclusief parkeerregulering.

Wij hopen u zo voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Ruimtelijke Ontwikkeling

Onderdoor 25
Postbus 30, 3990 DA Houten
Telefoon 030 639 26 11
Fax 030 639 28 99
E-mail: gemeentehuis@houten.nl
Internet: www.houten.nl

Gemeente Utrecht
Wethouder L. van Hooijdonk

Postbus 16200

3500 CE Utrecht

gemeente Houten

datum	Uw kenmerk	Uw brief van	Ons kenmerk	Bijlagen
17 mei 2023			797056	

Onderwerp
Zienswijze invoering betaald parkeren Utrecht

Geachte mevrouw Van Hooijdonk,

U heeft ons in het kader van de inspraakperiode uitgenodigd om te reageren op het voorgenomen besluit van de gemeente Utrecht om in de hele gemeente betaald parkeren in te voeren. Wij hebben van de gelegenheid gebruik gemaakt om met de buurgemeenten Bunnik, De Bilt, Houten, IJsselstein, Montfoort, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Vijfheerenlanden, Woerden en Zeist gezamenlijk te reageren op dit voornemen. Graag benutten we de gelegenheid om de lokale gevolgen van uw voorgenomen besluit te duiden, in aanvulling op onze gezamenlijke reactie.

Wij constateren dat het voorgenomen besluit om in de hele gemeente Utrecht betaald parkeren in te gaan voeren kan leiden tot parkeeroverlast in Houten, bijvoorbeeld rond OV-haltes aan de rondweg of Molenzoom, rondom de stations van Houten. In Houten hebben we op veel plekken al een hoge parkeerdruk, er is geen ruimte voor groei van regionaal verkeer dat vervolgens verder per openbaar vervoer naar Utrecht reist.

Voor Houten is het openbaar vervoer belangrijk, zowel de bus als de trein. De afgelopen jaren is het openbaar vervoer versoberd, wij willen er alles aan doen om dit naar een hoger niveau te trekken. Dit is ook nodig vanwege de grote woningbouwopgave waar de regio voor staat. We moeten de komende jaren ons maximaal inzetten om de alternatieven voor de auto te stimuleren.

Voor onze treinstations geldt dat we deze vooral zien als lokale ontsluitingen en niet als P&R-faciliteit. Voor Houten Castellum geldt dat deze wel P&R is, maar specifiek gericht op de kleine kernen rondom Houten en het recreatief verkeer naar bijvoorbeeld het Eiland van Schalkwijk.

We willen aan u vragen om de consequenties voor betaald parkeren te onderzoeken, ook voor omliggende gemeenten, en te monitoren en evalueren en op basis van de uitkomsten uw beleid te herzien of aan te passen. Wij willen nadrukkelijk betrokken worden bij monitoring van bovengemeentelijke gevolgen en de maatregelen die getroffen worden om negatieve regionale effecten tegen te gaan.

612579

Verder verwachten we dat u zich samen de ons en andere gemeenten hard maakt voor het stimuleren en verbeteren van het openbaar vervoer, het fietsnetwerk en andere duurzame mobiliteitsvormen.

Als u nog vragen hebt kunt u contact opnemen met [redacted]

het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Houten

de secretaris,

A.J. Barink

de burgemeester,

G.P. Isabella

Bijlage(n): -

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

Gemeente Utrecht

College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 30
3990 DA Houten

Behandeld door	Trix Aarts	**Datum**	
Doorkiesnummer		**Ons kenmerk**	11334075
E-mail	t.aarts@utrecht.nl	**Onderwerp**	uw inspraakreactie
Bijlage(n)			
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van		Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geacht college,

Dank voor uw reactie op onze concept Aanpak betaald parkeren 2024 – 2035. Wij hebben uw reactie met belangstelling gelezen. In aanvulling op de reactie in U10-verband wilt u met deze brief de lokale effecten in Houten duiden. Voordat wij ingaan op uw zorg, willen we eerst het belang van betaald parkeren binnen de regio aan de orde stellen.

Betaald parkeren is onderdeel van het regionale mobiliteitsbeleid en draagt bij aan “Utrecht Nabij” en het Integraal Ruimtelijk Perspectief. 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. Voor de ontwikkeling van de regio is betaald parkeren in stedelijk gebied een voorwaarde. Hierdoor kunnen we als gemeente sturen op autobezit en autogebruik.

Uw zorg betreft met name overlast van forenzen en bezoekers aan de stad Utrecht die hun auto bij een OV-voorziening parkeren om dan met de bus of trein verder te reizen. U verzoekt ons om gezamenlijk effecten te monitoren en te evalueren. Wij monitoren de effecten van betaald parkeren al in onze gemeente. Voor het monitoren van eventuele effecten van betaald parkeren in onze buurgemeenten trekken we graag gezamenlijk op. Immers, meldingen van parkeeroverlast worden vaak in de eigen gemeente gedaan. Wij stellen het dan ook op prijs dat u gezamenlijk de effecten wilt monitoren. Mochten zich in Houten negatieve effecten voordoen dan kunnen we in overleg kijken hoe we hiermee omgaan. Bij de invoering van betaald parkeren zullen de ringhubs en regiohubs van belang zijn om de overlast in buurgemeenten te beperken. We zetten ons hiervoor in, samen met de U10.

Wij vinden goede fietsvoorzieningen, goed openbaar vervoer en duurzame mobiliteitsvormen belangrijk voor de verdere ontwikkeling in de regio en trekken graag in U10 verband op om deze te verbeteren.

Wij hopen u zo voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Industrievereniging
Lage Weide

Industrievereniging Lage Weide
Niels Bohrweg 121
3542 CA UTRECHT

info@lageweide.nl
www.lageweide.nl
KvK: 40476396
IBAN: NL96 INGB 0000 7376 26
BTW: 8096.40.417.B.01

Gemeente Utrecht afdeling invoeren betaald parkeren
Antwoordnummer 935
3521 AZ Utrecht

Ons kenmerk: BP05052023DvH01
Betreft: Reactie ILW op invoering betaald parkeren op Lage Weide

Utrecht, 5 mei 2023

Geachte leden van het College van B&W,

U bent van plan om in heel Utrecht betaald parkeren in te voeren om daarmee congestie, milieuoverlast en de parkeerdruk in Utrecht te verminderen. Met u delen wij de zorgen over files, net als de ambities om Utrecht te verduurzamen en leefbaar te houden. We hebben er dan ook begrip voor dat u hiervoor betaald parkeren als onderdeel van een breder maatregelenpakket inzet. Al vragen we ons wel af, of de invoering van betaald parkeren op Lage Weide het gewenste effect zal sorteren. Dat betwijfelen we zeer.

We weten dus wel dat u betaald parkeren wil invoeren, maar nog niet hoe. We hebben daarom een aantal belangrijke vragen en wensen die we in deze brief aan u willen voorleggen. En we maken hiermee dan ook formeel bezwaar tegen het voorgenomen besluit, omdat we eerst overtuigende antwoorden op onze vragen nodig hebben. Onder meer omdat een bedrijventerrein nu eenmaal geen woonwijk is en Lage Weide zoals u weet nog niet bepaald optimaal bereikbaar is met de fiets of met het openbaar vervoer. Bovendien is het invoeren van een dergelijke parkeermaatregel op een bedrijventerrein zoals Lage Weide voor zover wij weten nog niet eerder gebeurd in Nederland.

Wij verzoeken u dan ook vriendelijk om de onderstaande vier vragen te beantwoorden, hierover afspraken in goed overleg met ons vast te leggen en deze afspraken vervolgens na te komen. Zodat we gezamenlijk kunnen blijven werken aan gezond stedelijk leven in Utrecht voor bewoners, bezoekers én bedrijven.

1. Tegengaan waterbedeffect

Aanleiding: de invoering van betaald parkeren staat voor ons bedrijventerrein geagendeerd voor 2031-2034. Maar vanaf volgend jaar wordt al betaald parkeren ingevoerd in o.a. Oog in Al. Waardoor de parkeerdruk naar verwachting de komende jaren juist toe zal nemen op ons bedrijventerrein.

Onze vraag: u heeft de ambitie om alternatieve vervoerswijzen aantrekkelijker te maken, waardoor autogebruik kan afnemen. Bent u in staat en bereid om al zodanige investeringen te doen, dat het door ons gevreesde ‘waterbedeffect’ afdoende gedempt wordt?

Een mogelijke oplossingsrichting: wacht niet tot de opbrengsten van betaald parkeren geïncasseerd zijn, maar investeer nu al extra in de benodigde infrastructuur. Dus: beter OV, meer P+R mogelijkheden, betere fietspaden enzovoorts. Omdat je niet eerst een probleem wil creëren en pas daarna dat probleem gaat aanpakken.

2. Venstertijden invoeren

Aanleiding: verscheidene bedrijven op Lage Weide ontvangen klanten en leveranciers die aan de openbare weg moeten parkeren om te laden en te lossen. Dat kan meestal niet met de fiets of openbaar vervoer en er is dus geen redelijk alternatief voor deze relaties van onze ondernemers. Daarnaast hebben verschillende werknemers, goederenvervoerders en bezoekers van de bedrijven op ons bedrijventerrein geen fatsoenlijk alternatief voor vervoer per (vracht)auto.

Onze vraag: wat gaat de gemeente Utrecht doen om dit probleem op te lossen?

Een mogelijke oplossingsrichting: in winkelcentra gebruikt men hiervoor blauwe zones en/of 1e uur gratis parkeren acties, of worden venstertijden ingesteld. Dat laatste lijkt het meest logisch voor ons bedrijventerrein, zeker ook omdat er al een voornemen is om venstertijden in te stellen voor vrachtauto's in het gebied rondom de Zonnebaan, Savannahweg en Bariumweg. Graag maken we met u afspraken over de invoering van passende venstertijden, die aansluiten bij de bedrijfsvoering van de organisaties die op Lage Weide gevestigd zijn.

3. Bewonersvergunningen uitgeven

Aanleiding: ongetwijfeld worden ondernemers op Lage Weide straks in de gelegenheid gesteld om een of meer 'bewonersvergunningen' aan te vragen, wat wij overigens van harte toejuichen. Maar op dit moment is er geen passend vergunningenbeleid voor bedrijventerreinen. Nu wordt gewerkt met A1, A2 en B1 zoneringen. Voor een bedrijf dat voor eigen (personeels)parkeren afhankelijk is van parkeerplekken op straat, lopen de kosten van vergunningen in dit model snel op. De zone B1 is ooit bedacht voor woonwijken waar ook wat bedrijven zitten. Maar die hoge tarieven voor vergunningen zijn niet passend voor een bedrijventerrein als Lage Weide. De nu dreigende hoge vergunningskosten schaden de concurrentiekracht van bedrijven.

In de gemeentelijke nota Aanpak Parkeren Openbare Ruimte (maart 2022) is te lezen dat de gemeente Utrecht nu drie zones voor betaald parkeren kent: de hierboven al besproken zone A (centrumgebied) en zone B (stedelijk gebied), en daarnaast een zone C (suburbaan en buitengebied). Op dit moment werkt de gemeente nog niet met betaald parkeren in zone C, maar ook deze zone lijkt niet op een bedrijventerrein waar maatwerk vanuit andere economische belangen voor moet komen.

Onze vraag: hoe zorgt de gemeente Utrecht ervoor dat het vestigingsklimaat op Lage Weide, en dan specifiek op het gebied van parkeerkosten, niet significant verslechtert?

Een mogelijke oplossingsrichting: stel een nieuwe betaald parkeren zone in voor bedrijventerreinen ("zone D"). Daar zou je tarieven moeten hanteren die lijken op bewonerstarieven (die zijn in B1 nu €37,17/kwartaal en vanaf de 2e vergunning €92,94/kwartaal).

Industrievereniging
Lage Weide

4. Opbrengsten terug investeren

Aanleiding: met de invoering van betaald parkeren kan de gemeente Utrecht de schijn tegen krijgen, dat de auto als ‘melkkoe’ wordt gebruikt voor algemene middelen. Dat verzwakt het draagvlak voor deze maatregel. U heeft de intentie om de opbrengsten te gebruiken voor versterking van de infrastructuur voor duurzame mobiliteit, maar er zijn helaas meerdere voorbeelden van dergelijke goede bedoelingen die vervolgens niet of onvoldoende gerealiseerd worden.

Onze vraag: hoe borgt de gemeente Utrecht dat de opbrengsten van betaald parkeren op Lage Weide ook ten goede komen aan de bereikbaarheid van ons bedrijventerrein?

Een mogelijke oplossingsrichting: in het bij u welbekende Ondernemersfonds Utrecht worden belastingopbrengsten gedeeltelijk ‘teruggegeven’ aan de trekkingsgebieden waar deze belastingen zijn geïnd. Iets dergelijks zouden we ook rond betaald parkeren kunnen afspreken: de opbrengsten hiervoor worden gebruikt voor een duurzaam mobiliteitsfonds Lage Weide, waarmee we werkgevers en werknemers kunnen verleiden tot het gebruik van andere vervoersmiddelen dan personenauto’s.

We vernemen graag van u. Voor aanvullende informatie kunt u contact opnemen [redacted]

Met vriendelijke groet,

Jan Willem de Jong
Voorzitter Industrievereniging Lage Weide

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

Gemeente Utrecht

Industrievereniging Lage Weide
t.a.v. De heer J.W. de Jong
Niels Bohrweg 121
3542 CA Utrecht

Behandeld door	Trix Aarts	**Datum**	
Doorkiesnummer		**Ons kenmerk**	11334075
E-mail	t.aarts@utrecht.nl	**Onderwerp**	uw inspraakreactie
Bijlage(n)			
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van		Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte heer De Jong,

Hartelijk dank voor de inspraakreactie op het voorstel Aanpak betaald parkeren 2024 – 2035. Wij hebben deze met veel belangstelling gelezen. In uw brief stelt u dat u begrip heeft voor de doelen die de gemeente nastreeft met het invoeren van betaald parkeren, namelijk minder rijdende en stilstaande auto's waardoor parkeeroverlast wordt ingeperkt, de (groeiende) stad bereikbaar blijft en een rechtvaardiger verdeling van de openbare ruimte. In uw brief geeft u aan hoe betaald parkeren zou volgens Industrievereniging Lage Weide zou moeten worden ingevoerd. Voordat we hierop ingaan schetsen wij de doelen voor het invoeren van betaald parkeren in de hele stad en de kenmerken ervan.
Naast het tegengaan van parkeeroverlast heeft betaald parkeren als effect dat er minder rijdende en stilstaande auto's zijn. Hierdoor blijft de (groeiende) stad bereikbaar en is sprake van een rechtvaardiger verdeling van de openbare ruimte. De belangrijkste kenmerken van de voorgestelde aanpak zijn:

- We voeren betaald parkeren geleidelijk in binnen een periode van 12 jaren, waarbij naast parkeerdruk, het aantal meldingen, bouwontwikkelingen en (op termijn) de aanwezigheid van alternatieven voor de auto een rol spelen.
- De basis-venstertijd is van 6 uur – 11 uur op maandag t/m vrijdag. Dat wil zeggen dat in woonwijken waar geen gebiedsontwikkelingen gepland zijn, wij uitgaan van deze venstertijd. Zijn er meerdere functies in een gebied die een hoge parkeerdruk met zich meebrengen, dan kan gekozen worden voor een langere venstertijd. Korte venstertijden zorgen ervoor dat onwenselijke effecten (zoals het parkeren van forensen of bewoners elders uit de stad in woonbuurten) niet optreden. En we beperken negatieve effecten voor bijvoorbeeld mantelzorgers, oppasopa's en -oma's, of winkels en sportvoorzieningen. Bezoek dat na 11 uur komt, parkeert gratis.

Als eerst moet voor Lage Weide de parkeerplaatsen in de openbare ruimte in kaart worden gebracht als ook de effecten van betaald parkeren op parkeergelegenheid in de privé ruimte. Dat geeft een goed beeld van de situatie als in Lage Weide na 2030 betaald parkeren wordt ingevoerd. Samen met uw vereniging kunnen we dan bekijken hoe we in Lage Weide hiermee om kunnen gaan.

Datum **22 augustus 2023**
Ons kenmerk 11334075

Hieronder treft u onze reactie aan op uw punten.

1. Tegengaan waterbedeffect
U ziet dat verdere ontwikkeling van alternatieven voor de auto als belangrijke oplossing om het waterbedeffect tegen te gaan en vraagt of wij in staat en bereid zijn om nu al te investeren in die alternatieven.
Met ons mobiliteitsbeleid zetten we in op duurzame mobiliteit (zie Mobiliteitsplan 2040). We investeren al in duurzame mobiliteit. Zo wordt 80% van alle reizen binnen de stad al afgelegd met een alternatief voor de auto. De komende jaren werken we verder aan fiets- en loopvoorzieningen en deelmobiliteit. We willen, tegelijk met het invoeren van betaald parkeren in een gebied, kijken naar mogelijkheden om bijvoorbeeld deelauto's, deelbakfietsen en fietsenklemmen toe te voegen. Hiervoor willen we samenwerken met de aanbieders van deelmobiliteit. Voor de lange termijn werken wij samen met de regio aan een schaalsprong en verbetering van het openbaar vervoer. Deze maatregelen dragen bij aan de bereikbaarheid van een gebied. Graag trekken wij samen met u op om deze alternatieven verder te verbeteren. Daarnaast bekijken we hoe we de aanwezigheid van alternatieven voor de auto kunnen laten meewegen in de prioritering van gebieden door bijvoorbeeld een bereikbaarheidstoets toe te passen. Overigens is betaald parkeren in onze ogen de beste oplossing voor parkeeroverlast.

2. Venstertijden invoeren
Uitgangspunt is dat in heel Utrecht betaald parkeren komt, dus ook op bedrijventerrein Lage Weide. U stelt als oplossing de blauwe zone voor of een parkeerbeleid waarbij het eerste uur parkeren gratis is of het instellen van venstertijden. Wij zijn geen voorstander van de blauwe zone voor parkeerregulering omdat de handhaving ervan zeer kostbaar is. En we vinden het redelijk dat wordt betaald voor parkeren in de schaarse openbare ruimte. In die zin zijn we ook geen voorstander van een regeling waarbij het eerste uur parkeren gratis zou zijn. We willen ook geen extra prikkel geven voor autogebruik. De basisvenstertijd in de aanpak is die tussen 6 en 11 uur. Voordat betaald parkeren wordt ingevoerd op een bedrijventerrein gaan we hierover met de bedrijven, ondernemersverenigingen en/of het parkmanagement in gesprek.

3. Bewonersvergunningen uitgeven
U stelt dat er op dit moment geen passend parkeervergunningenbeleid voor bedrijventerreinen is. Volgens u zou een aparte Zone D met parkeertarieven overeenkomstig met die voor bewoners ten goede komen aan het vestigingsklimaat van Lage Weide als betaald parkeren wordt ingevoerd. Utrecht heeft aparte regeling voor parkeervergunningen voor bedrijven. Deze vergunningen zijn flexibeler inzetbaar, ze worden niet op kenteken uitgegeven, en ze zijn geldig in meerdere rayons.

4. Opbrengsten terug investeren
U vraagt tenslotte hoe de gemeente Utrecht borgt dat de opbrengsten van betaald parkeren op Lage Weide ook ten goede komen aan de bereikbaarheid van ons bedrijventerrein?
De extra opbrengsten van parkeren vloeien naar het investeringspakket 'Groei in Balans'. Dit pakket is nodig om de stad leefbaar te houden en ervoor te zorgen dat voorzieningen, vervoer en groen meegroeien met de stad. Investeringen landen dus in de hele stad (inclusief Lage Weide).

Wij hopen zo uw vragen naar uw tevredenheid te hebben beantwoord en kijken uit naar een voortzetting van onze samenwerking.

Met vriendelijke groet,

Datum **22 augustus 2023**
Ons kenmerk 11334075

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Lister Centraal Bureau
Furkaplateau 15 T (030) 236 10 70 F (030) info@lister.nl
3524 ZH Utrecht 236 10 99 www.lister.nl

Afzendadres: Furkaplateau 15, 3524 ZH Utrecht

Burgemeester en Wethouders
Wethouder Van Hooijdonk

Betreft Inspraak betaald parkeren

Datum 11-5-2023 Kenmerk 23.022

Geacht college,

De stad Utrecht heeft aangekondigd het betaald parkeren gedurende de komende jaren te gaan invoeren in de gehele stad. Vanuit het perspectief van duurzaamheid is dit een logische keuze, maar vanuit het perspectief van ons werkgeverschap in de zorg- en welzijnssector baart ons dat grote zorgen.

In de huidige tijd is het al een hele uitdaging om voldoende personeel in zorg en welzijn aan te trekken en te behouden voor de stad. De komst van betaald parkeren betekent voor onze medewerkers dat zij dit grotendeels zelf moeten gaan betalen. Dit geldt zowel voor medewerkers op vaste zorglocaties als ook voor medewerkers die ambulant werken. In relatie met ook andere stijgende kosten (inflatie, energie, boodschappen etc.) betekent dat een grotere financiële last voor onze medewerkers. Daarmee wordt onze aantrekkelijkheid als werkgever ingeperkt. Maar bovenal wordt de kans steeds groter dat zij eerder voor een zorg- en welzijnsorganisatie buiten de stad Utrecht kiezen. Deze verwachting wordt ook onderbouwd in onderzoek dat gedaan is onder de medewerkers van Lister, maar zal evenzo gelden voor alle zorg- en welzijnsorganisaties in de stad.

Wij zouden graag samen met de stad Utrecht naar oplossingen willen zoeken, zodat wij met voldoende medewerkers de zorg en ondersteuning kunnen blijven bieden die nodig is. We denken hierbij aan de mogelijkheid van vrijstelling voor zorg- en welzijn personeel, meer mogelijkheden in betaalbare en het aantal vergunningen voor zorg- welzijnsorganisaties, mogelijkheden voor tegemoetkoming bij reizen per e-bike/stadsfiets en/of andere duurzame reis oplossingen. Uiteraard lichten we één en ander graag toe in een mondeling gesprek,

Met vriendelijke groet,
mede namens onderstaande zorg- en welzijnspartijen uit de gemeente Utrecht,

i.o. [redacted]

[redacted]
Raad van Bestuur Lister

Samen werken aan herstel

[redacted]U Centraal
[redacted]Docura Thuiszorg
[redacted]Stichting Vecht en IJssel
[redacted]Stichting Karma Zorg
[redacted]Stichting JoU
[redacted]Tussenvoorziening
[redacted]Exodus Nederland
[redacted]Careyn
[redacted]KOOS Utrecht
[redacted]Abrona
[redacted]Stichting Philadelphia Zorg
[redacted]SportUtrecht
[redacted]Singelzicht
[redacted]Buurtteamorganisatie Sociaal Utrecht
[redacted] Leger des Heils Midden Nederland
[redacted]De Moestuin
[redacted]Spoor030
[redacted]Altrecht
[redacted]Stichting WIJ 3.0
[redacted]Lokalis

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

Gemeente Utrecht

Lister Centraal Bureau
T.a.v. [redacted]
Furkaplateau 15
3524 ZH Utrecht

Behandeld door	Trix Aarts	**Datum**	
Doorkiesnummer		**Ons kenmerk**	11334075
E-mail	t.aarts@utrecht.nl	**Onderwerp**	uw inspraakreactie
Bijlage(n)			
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van		Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte heer ,

Hartelijk dank voor uw brief waarin u namens verschillende zorgaanbieders reageert op ons voornemen om in de hele stad betaald parkeren in te voeren. U geeft aan dat vanuit werkgeversperspectief dit plan u zorgen baart. De parkeerkosten moeten door de medewerkers van de bij Lister aangesloten organisaties zelf worden betaald. Als sprake is van betaald parkeren dan is het risico groot dat deze medewerkers elders, buiten Utrecht, gaan werken.

Voordat we ingaan op uw zorgen willen we eerst ingaan op onze doelstellingen voor invoeren betaald parkeren en op de belangrijkste kenmerken van de aanpak. Naast het tegengaan van parkeeroverlast heeft betaald parkeren als effect dat er minder rijdende en stilstaande auto's zijn. Hierdoor blijft de (groeiende) stad bereikbaar en is sprake van een rechtvaardiger verdeling van de openbare ruimte. De belangrijkste kenmerken van de voorgestelde aanpak zijn:

- We voeren betaald parkeren geleidelijk in in een periode van 12 jaren, waarbij naast parkeerdruk, het aantal meldingen, bouwontwikkelingen en (op termijn) de aanwezigheid van alternatieven voor de auto een rol spelen.
- De basis-venstertijd is van 6 uur – 11 uur op maandag t/m vrijdag. Dat wil zeggen dat in woonwijken waar geen gebiedsontwikkelingen gepland zijn, wij uitgaan van deze venstertijd. Zijn er meerdere functies in een gebied die een hoge parkeerdruk met zich meebrengen, dan wordt gekozen voor een langere venstertijd. Korte venstertijden zorgen ervoor dat onwenselijke effecten (zoals het parkeren van forensen of bewoners elders uit de stad in woonbuurten) niet optreden. En we beperken negatieve effecten voor bijvoorbeeld mantelzorgers, oppasopa's en -oma's, of winkels en sportvoorzieningen. Bezoek dat na 11 uur komt, parkeert gratis.

Wij denken dat met name de venstertijd van 6 – 11 uur voor een deel al uitkomst biedt met name voor ambulante medewerkers die huisbezoeken afleggen, in combinatie met de al geldende korting van 75% op thuiszorg. Dit betekent dat na 11 uur parkeren gratis is en dat tot 11 uur de kosten 1 euro (huidig prijspeil) per uur. We kunnen ons voorstellen dat over deze parkeerkosten als onderdeel van

de reiskosten afspraken zijn gemaakt tussen werkgever en werknemer. In de CAO VVT (waar de thuiszorg onder valt) is dit al geregeld.

Voor medewerkers van een vaste zorglocatie kan de venstertijd tot 11 uur al voor enige verlichting zorgen. Daarnaast werken we verder aan alternatieven voor de auto. We blijven investeren in loop- en fietsvoorzieningen en we zetten in op deelmobiliteit en openbaar vervoer al dan niet in combinatie met een hub waar automobilisten makkelijk kunnen overstappen op een andere vervoerswijze om de stad in te reizen.
Daarnaast kunnen zorglocaties voor hun medewerkers een parkeervergunning voor bedrijven aanvragen. Deze vergunningen worden niet op kenteken uitgegeven en ze zijn in meerdere rayons geldig.

Graag gaan we in gesprek met de verschillende zorglocaties aan de vooravond van het invoeren van betaald parkeren in dat gebied om gezamenlijk te kijken welke mogelijkheden er voor de medewerkers er zijn om naar het werk te reizen.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Afzender
M.S.R. Sitalsing
Politiechef Eenheid Midden-Nederland
Typ Telefoonnr. afzender

College van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht

Rubricering
Niet Vertrouwelijk

Datum	14 maart 2023	**Behandeld door**	H.G.J.I. Willekens
Ons kenmerk	--	**Kopie aan**	R. Jeuken, Hoofdofficier van Justitie
Uw kenmerk	--	**Bijlage(n)**	1

Onderwerp Parkeerbeleid Utrecht

Geacht college,

Ik doe een zeer dringend beroep op u te overwegen in het parkeerbeleid in de gemeente Utrecht een uitzondering te maken voor de beroepsgroep politie, vergelijkbaar met de uitzondering die gemaakt is voor leraren.
Ik ben er van overtuigd dat die uitzondering zeer belangrijk is voor de veiligheid en leefbaarheid in de stad Utrecht en in de politie-eenheid Midden-Nederland.

Het beoogde effect van het parkeerbeleid - minder auto's in de stad - om ruimte te kunnen blijven bieden aan de vele functies die een stad leefbaar houden, onderschrijf ik van harte. U weet met mij, dat leefbaarheid en veiligheid - in hun samenhang - echter niet alleen bepaald worden door een divers aanbod aan aantrekkelijke ruimtelijke functies maar ook door andere factoren zoals sociale cohesie, en (geestelijk) welbevinden. **Een goed functionerende politie maakt het verschil** op deze (en andere) factoren en daarmee **op de leefbaarheid en veiligheid in de stad en in de eenheid.**

Een goed functionerende politie staat al jaren onder druk in de eenheid Midden-Nederland en zeker in Utrecht. De door het rijk toegekende capaciteit is namelijk ontoereikend omdat die niet is 'meegegroeid' met de omvang van de stad (en de eenheid) en niet met de aard en omvang van de veiligheids- en leefbaarheidsproblematiek, waaronder ondermijnende (drugs)criminaliteit, polarisatie in de samenleving, personen met verward gedrag etc. etc. De politie kreeg de afgelopen decennia extra taken zoals bewaken en beveiligen en is bovendien al langdurig onderbezet, er zijn veel vacatures zowel in GGP-functies (o.a. basisteams in Utrecht) als in opsporingsfuncties en informatiefuncties.

Ik maak me zorgen over de capaciteit van de politie, niet alleen in kwantitatieve zin, maar ook in kwalitatieve zin. Utrecht / Midden-Nederland biedt politiemensen een heel aantrekkelijk en gevarieerd werkaanbod waarin zij zich kunnen ontplooien. Hun werk is zinvol en zingevend. Maar mijn collega's wegen dat wel af tegen de kosten die werken in Utrecht met zich mee brengt. Door (hoge) extra reiskosten (parkeren) neemt de motivatie voor werken in Utrecht af en dat zal resulteren in

hogere uitstroom (naar banen bij de Nationale Politie buiten de stad) en tot nog lastiger invullen van vacatures in de stad met goede dienders.

In bijgaande memo leest u meer over de zorgen die mijn collega's uiten naar aanleiding van het nieuwe parkeerbeleid en de effecten daarvan.
Zorgen die ik overigens geheel deel en graag in een persoonlijk gesprek nader toelicht.

Vriendelijke groet,



Martin Sitalsing

Politiechef Eenheid Midden-Nederland

Bijlage

Memo: Effecten van (en zorgpunten over) parkeerbeleid Utrecht vanuit de politie.

In dit document is een aantal zorgpunten opgetekend die bij de politie(medewerkers) zijn ontstaan n.a.v. (de media berichten over) het nieuwe parkeerbeleid in de gemeente Utrecht.
De 'lijst' geeft een indicatie van de betekenis voor de (medewerkers van de) politie en in het verlengde daarvan van de effecten voor de politiefunctie en de veiligheid in de stad.

De effecten zijn:

- Het directe effect van extra parkeerkosten bij woonwerk verkeer is een verminderde aantrekkelijkheid van functies bij de politie Midden-Nederland binnen een politievestiging[1] in de stad Utrecht. Vooral voor de operationele politiemedewerkers (basisteams, recherche, intake, informatie / intelligence e.d.) waarvan een groot deel in onregelmatige diensten werkt, is bereikbaarheid van de werklocatie een belangrijke factor voor de aantrekkelijkheid van de functie.
- Het indirecte effect is dat door de verminderde aantrekkelijkheid van de functies in Utrecht het huidige personeel vaker zal solliciteren op een (vergelijkbare) functie buiten Utrecht en dat de huidige (en door extra vertrek ontstane) vacatures lastiger in te vullen zullen zijn. Dit effect speelt nu al, mede door de relatief hoge woonlasten in de stad.
- Het effect op termijn zal zijn dat de politiefunctie in Utrecht / Midden-Nederland inboet op kwantiteit (blijvend hoge onderbezetting) maar ook op kwaliteit (de beste kandidaten worden geselecteerd op vacatures elders).
- En het effect daarvan is dat de resultaten en de effecten van het politiewerk in de stad Utrecht (en de eenheid Midden-Nederland) teruglopen wat uiteindelijk weerslag zal hebben op de veiligheid en leefbaarheid in de stad Utrecht. De kwantiteit en kwaliteit van de politiefunctie in de stad Utrecht (en de eenheid Midden-Nederland) raken (verder) uit balans met de (ontwikkeling) van de veiligheids- en leefbaarheidsproblematiek.

De zorgpunten geuit door medewerkers en (team)leiding zijn:

- In de politie(basis)teams binnen Utrecht - waarvan een deel ook eenheidsbrede taken heeft - ontstond direct onrust over de toekomstige parkeersituatie, collega's geven aan serieus te overwegen hun carrière buiten de stad voort te gaan zetten. Parkeerkosten zullen voor eventuele belangstellenden een reden zijn om af te zien van solliciteren op een functie in Utrecht.
- Het salarisniveau van een agent / rechercheur ligt beneden modaal. Veel functies bij de politie worden nog lager beloond dan die van een agent. De extra kosten voor betaald parkeren kunnen veel collega's in de financiële problemen brengen. Een functionaris 'met schulden' is een afbreukrisico voor de politie. Het sociaal fonds signaleert al een groter beroep op het fonds door collega's vanwege de crisis.
- Veel operationele politiemensen die contact hebben met 'burgers', wonen bij voorkeur niet in de wijk / stad waar ze werken. Privé worden zij (en hun gezin) anders te vaak geconfronteerd met het werk (vergelijkbaar met het effect van doxing).
- Vooral politiefunctionarissen die in een 24-uurs rooster of in een vroege dienst - avonddienst rooster werken, zijn vaak afhankelijk van de auto voor woon-werkverkeer. Vanuit veel

[1] Naast de basisteams, de districtsrecherche en het Flexteam van het District Stad-Utrecht zijn ook teams van andere sectoren - met eenheidsbrede taken - in de stad gehuisvest. Zoals de eenheidsleiding en eenheidsstaf, teams zoals KC-taken en het RSC (0900-8844) van de DROS, verschillende (opsporings)teams, waaronder TGO's, Zeden en AVIM van de DRR en informatie knooppunten van de DRIO. Ook de DROC (meldkamer) en het ketenbeslaghuis zijn gehuisvest in Utrecht. En er zijn enkele vestigingen van het PDC.

woonplaatsen is reizen met het OV niet mogelijk voorafgaand aan de vroege of na de late dienst en in veel gevallen zijn de reistijden sowieso meer dan het dubbele. Bureau Kroonstraat is kort bij het CS, maar andere locaties zijn alleen na overstappen op tram of bus bereikbaar.
- Voor veel van de politiemedewerkers in het operationele werk, is thuiswerken überhaupt geen optie.
- In gevallen van overwerk na de avonddienst (hetgeen regelmatig voor komt) is OV voor een aanzienlijk deel van de medewerkers geen optie meer. Vertrekken vanuit Utrecht lukt soms nog, maar thuis komen niet.
- In weekenden en ook in vakantieperiodes rijdt OV met lage frequentie maar dan gaat het politiewerk gewoon door.
- ARBO technisch is het niet verantwoord medewerkers in het donker ver naar het OV te laten lopen. De werkgever heeft ook een verantwoordelijkheid voor veilig woon - werkverkeer.
- In geval van IBT (beroepsvaardigheidstraining) of bij piketdiensten moeten agenten hun bewapening meenemen naar huis. Dan is reizen met OV niet wenselijk.
- Het aantal medewerkers dat een parkeerplek gebruikt (met name bij de ochtend- en avonddienst, maar ook in de nachtdienst) is voor de politie in Utrecht indicatief rond de 1000. Deels niet allemaal tegelijk, door de onregelmatigheid. Een inventarisatie om het exacte aantal in beeld te krijgen per locatie is gestart.
- Locaties die eventueel aan politiemensen ‘toegewezen’ worden als collectieve parkeerplaats raken bij bepaalde doelgroepen snel bekend en de ervaring leert dat dit kan leiden tot vernielingen (bekrassen van meerdere auto’s / lek steken van banden).

Huidige situatie:
- Veel medewerkers aan de Kroonstraat en de Briljantlaan (binnen het huidige betaald parkeren gebied) reizen - tijdens de **niet** onregelmatige werktijden - met het OV (bus of trein). En een groot deel reist per auto, parkeert buiten het centrum en gaat te voet of met de (vouw)fiets naar het bureau. Bij de bureaus buiten het centrum reizen veel collega’s nu met de auto (omdat parkeren daar nog gratis kan). De politiebureaus beschikken niet over eigen parkeerplekken voor privé voertuigen (fietsen e.d. uitgezonderd). Veel (sportieve) politiemedewerkers komen met de fiets naar het werk, deels zelfs van (ver) buiten de stad (5 tot 20 km enkele reis). Maar bij dan vooral bij de ‘dag diensten’ in het onregelmatige rooster van vroeg / avond / nacht.
- De politie ontmoedigt het gebruik van de auto (voor woon-werkverkeer) met diverse regelingen zoals het fietsplan en niet vergoeden van parkeerkosten in de regeling woon-werkverkeerkosten.
- De huidige transferia worden door collega’s zelden gebruikt. Parkeren (net) buiten de betaald parkeren zone geniet de voorkeur. De huidige transferia zijn voor de bereikbaarheid van verschillende politielocaties in de stad, niet gunstig. Vanwege de ligging / spreiding in combinatie met de aanrijroute van en naar de woonplaats en vanwege de tijdsduur (overstappen) om met het OV vanaf het transferium op de werkplek te komen (en weer terug).

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

Gemeente Utrecht

Politie Eenheid Midden-Nederland
t.a.v. de heer M.S.R. Sitalsing
Postbus 8300
3503 RH Utrecht

Behandeld door	Trix Aarts	**Datum**	
Doorkiesnummer		**Ons kenmerk**	11334075
E-mail	t.aarts@utrecht.nl	**Onderwerp**	uw inspraakreactie
Bijlage(n)			
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van		Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte heer Sitalsing,

Hartelijk dank voor uw uitgebreide reactie op onze concept aanpak Betaald parkeren 2024 – 2035. Wij hebben uw brief met belangstelling gelezen. U pleit in uw brief voor een speciale regeling voor parkeren voor de politie (gelijk aan die van de leraren) omdat dit belangrijk is voor de veiligheid en leefbaarheid in de stad Utrecht en in de politie-eenheid Midden-Nederland, omdat een goed functionerende politie al jaren onder druk staat in Utrecht en vanwege de capaciteit van de politie in kwantitatieve en kwalitatieve zien. Betaald parkeren houdt binnen de politie in Utrecht de gemoederen bezig en medewerkers overwegen om elders bij de politie te gaan werken. En het is lastig om nieuw personeel aan te trekken.

Voordat we ingaan op uw zorgen willen we eerst ingaan op onze doelstellingen voor invoeren betaald parkeren en op de belangrijkste kenmerken van de aanpak. Ook schetsen we in het kort de hoofdlijnen van de concept regeling voor het onderwijs.
Naast het tegengaan van parkeeroverlast heeft betaald parkeren als effect dat er minder rijdende en stilstaande auto’s zijn. Hierdoor blijft de (groeiende) stad bereikbaar en is sprake van een rechtvaardiger verdeling van de openbare ruimte.
De belangrijkste kenmerken van de voorgestelde aanpak zijn:

- We voeren betaald parkeren geleidelijk in binnen een periode van 12 jaren, waarbij naast parkeerdruk, het aantal meldingen, bouwontwikkelingen en (op termijn) de aanwezigheid van alternatieven voor de auto een rol spelen.
- De basis-venstertijd is van 6 uur – 11 uur op maandag t/m vrijdag. Dat wil zeggen dat in woonwijken waar geen gebiedsontwikkelingen gepland zijn, wij uitgaan van deze venstertijd. Zijn er meerdere functies in een gebied die een hoge parkeerdruk met zich meebrengen, dan kan gekozen worden voor een langere venstertijd. Korte venstertijden zorgen ervoor dat onwenselijke effecten (zoals het parkeren van forensen of bewoners elders uit de stad in woonbuurten) niet optreden. En we beperken negatieve effecten voor bijvoorbeeld mantelzorgers, oppasopa’s en -oma’s, of winkels en sportvoorzieningen. Bezoek dat na 11 uur komt, parkeert gratis.

In het coalitieakkoord is opgenomen dat er voor het onderwijs een aparte parkeer-regeling komt. De afgelopen tijd hebben we een concept regeling voor het onderwijs uitgewerkt (zie de raadsbrief van 4 juli 2023). Alleen voor het onderwijs wordt deze uitzondering gemaakt.

Wij denken dat voor de politie de basis-venstertijd tussen 6 en 11 uur al koude uit de lucht kan halen. Medewerkers met onregelmatige diensten na 11 uur ’s ochtends tot 6 uur de volgende ochtend kunnen gratis parkeren. Daarnaast kan voor een aantal politiemedewerkers een hub waar auto’s kunnen worden geparkeerd en mensen met een alternatief voor de auto verder reizen uitkomst bieden. In dit kader blijven we investeren in loop- en fietsvoorzieningen en we zetten in op deelmobiliteit en openbaar vervoer al dan niet in combinatie met een hub waar automobilisten makkelijk kunnen overstappen op een andere vervoerswijze om de stad in te reizen.

Daarnaast kan de politie voor hun medewerkers een parkeervergunning voor bedrijven aanvragen. Deze vergunningen zijn flexibel in de zin dat ze niet aan een kenteken zijn gebonden en dat ze in meerdere rayons geldig zijn.

Graag gaan we in gesprek met de politie om een en ander toe te lichten. Dan kunnen we ook in kaart brengen wanneer betaald parkeren gaat spelen voor welke politiebureaus en samen kijken wat mogelijke oplossingen zijn.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Coöperatieve Vereniging van Eigenaren in het Winkelcentrum Overvecht U.A.
Postbus 1800 2280 DV Rijswijk
telefoon 088-4324300
mail vve.bog@mvgm.nl
IBAN NL78 INGB 0650 2089 19
KvK 30060841

Aan: College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Utrecht
T.a.v. Gemeente Utrecht afdeling invoeren betaald parkeren
Antwoordnummer 935
3521 AZ Utrecht

Per mail: aanpakbetaaldparkeren@utrecht.nl

Kopie aan: overvechtcentrum@utrecht.nl – t.aarts@utrecht.nl

Betreft: **zienswijze op uw voorstel voor Aanpak invoeren betaald parkeren**

Utrecht, 3 mei 2023

Geacht College,
Geachte mevrouw Van Hooijdonk,
Geachte mevrouw Streefland,

Op 22 maart heeft u uw voorstel bekend gemaakt om in heel Utrecht, buurt voor buurt, betaald parkeren in te voeren. Hierbij maken wij aan u onze zienswijze kenbaar.

Positionering CVvE

De Coöperatieve Vereniging van Eigenaren in het Winkelcentrum Overvecht U.A. (hierna: de CVvE) is belast met het beheer van alle collectieve voorzieningen in het winkelcentrum Overvecht.

Daarnaast heeft de CVvE eind 2022, met instemming van haar Algemene LedenVergadering, een intentieovereenkomst gesloten met de gemeente Utrecht met als doel om de haalbaarheid te onderzoeken van een Herontwikkelplan voor het gebied van het winkelcentrum, als pijler van het Masterplan Overvecht Centrum.

Binnen het areaal van het bestaande winkelcentrum zijn ruim 50 vastgoedeigenaren (verplicht) lid van de CVvE.

Belang van autobereikbaarheid

Een winkelcentrum vervult een economisch-maatschappelijke functie en draagt bij aan de voorzieningenstructuur van de stad. Om economisch te kunnen functioneren is goede bereikbaarheid van groot belang. Bezoekers moeten er makkelijk *kunnen* komen, en zij moeten er ook *willen* komen. De auto is daarbij een onmisbaar onderdeel van de *modal split*.

In dat kader bezien, willen wij u wijzen op de keerzijde die uw voorstel kan hebben. Want in uw bekendmaking wordt onder andere vermeld: "*In gebieden waar voor parkeren betaald wordt, komen minder rijdende en geparkeerde auto's. Dit heeft niet alleen een positief effect op de kwaliteit van de openbare ruimte, maar ook op de bereikbaarheid van de stad. Als er minder auto's op straat parkeren, blijft er ruimte over voor andere functies, zoals lopen, fietsen, spelen, groen en verblijven*.".

Het bereiken van de doelen die u nastreeft mag echter níet betekenen dat daardoor minder bezoekers het winkelcentrum zullen gaan (willen) bezoeken. Dat is wel de voorspelling die u lijkt te doen, en die voorstelling baart ons grote zorgen. Wij roepen u daarom op om oog te hebben voor *onbedoelde*

effecten van de in te voeren maatregelen en om, nu en in de toekomst en in gesprek met ons, de flexibiliteit te hebben om de maatregelen daar eventueel op bij te stellen.

Intentieovereenkomst Haalbaarheidsonderzoek Masterplan Overvecht Centrum

Uw voorstel lijkt vooruit te lopen op uitkomsten die nog moeten gaan blijken uit het haalbaarheidsonderzoek waar wij in samenwerking met de gemeente Utrecht mee aan de slag zijn gegaan. Daarom geven wij u een aantal citaten uit de hierboven aangehaalde Intentieovereenkomst (de IOK) tussen de CVvE en de gemeente Utrecht die zien op het onderwerp (betaald) parkeren.

In de IOK is allereerst letterlijk opgenomen dat partijen willen samenwerken om "*het huidige unique selling point van voldoende en gratis parkeren voor bezoekers van het SC Overvecht zo veel mogelijk terug te laten komen bij de uitwerking van de nieuwe parkeerstructuur*."

Bij het haalbaarheidsonderzoek worden basisprincipes gehanteerd. Één daarvan is dat, om de ambities te realiseren, het parkeren in de openbare ruimte op straat (gefaseerd) weggehaald wordt en omgezet in gebouwde openbare parkeergarages.

En expliciet hebben CVvE en gemeente in de IOK voor zichzelf onder andere deze twee onderzoeksvragen geformuleerd (citaten):

[1] "*Parkeren is een belangrijke draaiknop met financiële gevolgen. Een parkeergebouw (een van de ruimtelijke dragers van de verkenning) vraagt een grote investering. Als parkeren in Overvecht gratis blijft, staan er weinig opbrengsten tegenover. Gratis parkeren is op dit moment echter een belangrijk pluspunt voor het winkelcentrum. Hoe krijgen we het voor elkaar dat zowel de bouw als exploitatie van parkeergebouwen gefinancierd kan worden en dit tegelijkertijd geen belemmering wordt om het winkelcentrum te bezoeken?*"

[2] "*Als de 'kwaliteit' [van parkeren] neerkomt op gebouwd parkeren (i.p.v. maaiveld), welke ideeën zijn er dan voor de ruimtelijke structuur en exploitatie?*"

Wat wij u hiermee willen aangeven is dat de samenwerkende partijen in het onderzoeksgebied van het Masterplan Overvecht Centrum de gelegenheid moeten krijgen om vanuit het haalbaarheidsonderzoek te komen tot een visie op de gewenste en mogelijke parkeerstructuur én op de daaraan gekoppelde arrangementen van exploitatie en parkeerregime.
Oftewel: de CVvE (en haar samenwerkingspartner de gemeente Utrecht) wensen een *status aparte* te hebben bij de uitrol van de Aanpak betaald parkeren, waarbij maatwerk mogelijk is in de vormgeving, zowel ruimtelijk-fysiek, als qua exploitatievorm, als v.w.b. venstertijden.

Inhoudelijke kanttekeningen bij het voorstel Aanpak betaald parkeren

Los van het bovenstaande, hebben wij nog enkele kanttekeningen bij het voorstel Aanpak betaald parkeren, die onzes inziens zouden moeten leiden tot (tekstuele) aanpassing van het voorstel Aanpak betaald parkeren. Deze kanttekeningen zijn hieronder uitgewerkt.

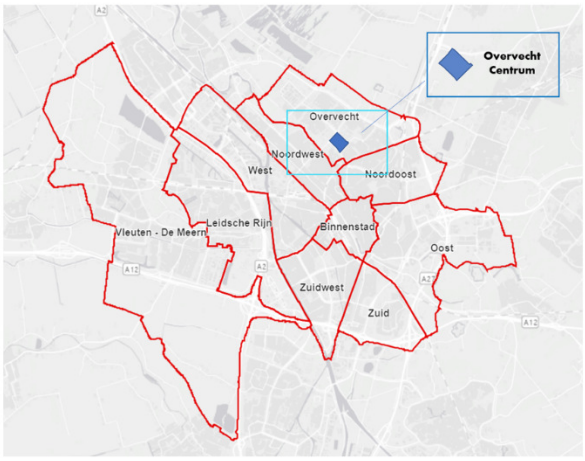
Reikwijdte

Voor de geldende parkeertarieven voor bezoekers wordt verwezen naar de tarieven voor kort parkeren die jaarlijks door de gemeente worden vastgesteld. Voor het parkeren op straat geldt daarbij dat verschillende zones worden gehanteerd (A en B) en verschillende venstertijden. Daarbij valt op dat de verschillende parkeergarages niet op 1 op 1 gelijk lopen met de parkeertarieven en venstertijden van het (zone-)gebied waar deze garages zich bevinden – óók als het gemeentelijke parkeergarages betreft.
Hier hebben wij op zich geen moeite mee, echter: noch in de bekendmaking, noch in het voorstel zelf wordt duidelijk gemaakt dat het voorstel enkel geldt voor parkeren op straat en níet voor parkeren in gebouwde voorzieningen. Tijdens de informatiebijeenkomst op 6 april werd ons bij navraag duidelijk dat het voorstel Aanpak betaald parkeren enkel ziet op het autoparkeren op straat ('op maaiveld'). Het

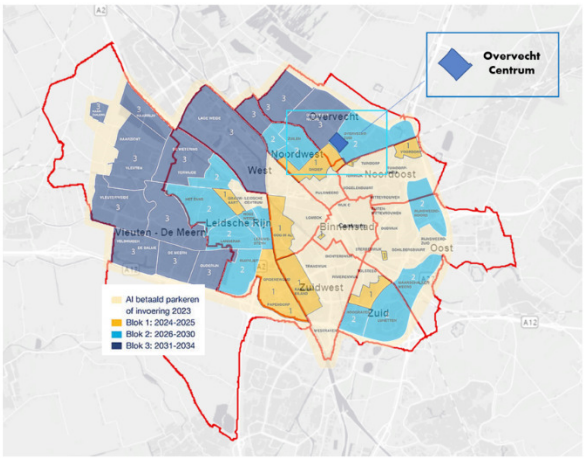
is dus van belang om helder en eenduidig te maken dat het voorstel niet van toepassing is op bestaande en nog te realiseren gebouwde parkeervoorzieningen.

Overvecht Centrum: op grens van twee blokken - invoertermijn

In het voorstel Aanpak betaald parkeren ligt winkelcentrom Overvecht – en het gehele Masterplangebied Overvecht Centrum – op de grens van twee 'invoerblokken': blok 2 (voorzien in de periode 2026 – 2030) en blok 3 (voorzien in de periode 2031 – 2034). Zie ook onderstaand beeld.



(1) Wijkkaart Utrecht en ligging Overvecht Centrum

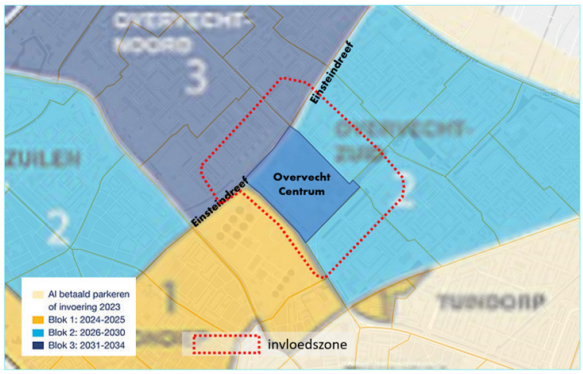


(2) Kaart met 'invoerblokken' betaald parkeren

Wanneer wordt ingezoomd op het gebied rond Overvecht Centrum, dan is te zien dat de grens tussen blok 2 en blok 3 direct tegen Overvecht Centrum aan ligt.



(1) ligging Overvecht Centrum in de wijk



(2) ligging Overvecht Centrum t.o.v. 'invoerblokken'
→gehele invloedszone overhevelen naar Blok 3

Het komt ons voor dat het op de één of andere manier frictie zal gaan geven (naar het gebied Overvecht Centrum of naar het Einsteinkwartier) wanneer er een tijdsverschil gaat zitten – met een geschetste bandbreedte van 2 tot 8 jaar ! – tussen de invoer van betaald parkeren in het gebied van Overvecht Centrum en het direct naastgelegen Einsteinkwartier.

<u>Zelfde invoertermijn</u>: De invloedszone rondom Overvecht Centrum zou één en de zelfde invoertermijn moeten hebben. Dit is hierboven schematisch weergegeven.

<u>Overhevelen naar Blok 3</u>: En het moment waaróp de invoer van betaald parkeren voor Overvecht Centrum zal gaan gelden, dát zou moeten volgen uit hetgeen de partijen in de IOK zullen concluderen uit het haalbaarheidsonderzoek in het kader van het Masterplan. Gezien de doorlooptijd van de realisatie van dat Masterplan en de bijbehorende ingrijpende bouwwerkzaamheden achten wij het zeer ongewenst en ook niet realistisch om Overvecht Centrum inclusief de invloedszone daar omheen al in Blok 2 op te nemen. Wij vragen u om dit gebied in elk geval in Blok 3 te laten vallen.

'Geen maatwerk mogelijk'

Het is in het voorgaande al duidelijk gemaakt dat voor Overvecht Centrum maatwerk noodzakelijk is. Daarom kunnen wij het niet eens zijn met de zinsnede in paragraaf 4 (pagina 10) van het voorstel. Daar staat namelijk letterlijk: "*We gaan met vertegenwoordigers van [winkelcentra] in gesprek om te bespreken wat betaald parkeren voor hen betekent en om mee te denken over passende mobiliteitsoplossingen. Ten aanzien van het parkeerregime is geen maatwerk mogelijk, [..]*".

De melding dat geen maatwerk mogelijk is ten aanzien van het parkeerregime is niet alleen contrair aan onze zienswijze, maar een dergelijke zinsnede doet ook op voorhand afbreuk aan uw voornemen om 'in gesprek te gaan met ondernemers om te horen wat betaald parkeren voor hen betekent'.

Wij verzoeken u om de zinsnede in het voorstel aan te vullen en te nuanceren, zie óók de hierna volgende kanttekening.

Raadsbrief 22 maart '23

Tijdens de informatiebijeenkomst werd ons verteld dat in een recente raadsbrief inderdaad een passage gewijd is aan winkelcentrum Overvecht. Deze brief hebben wij inmiddels weten te vinden (al is deze brief niet aangehaald in de bekendmaking en/of in de communicatie rondom het voorstel Aanpak betaald parkeren).

De letterlijke tekst in deze raadsbrief 'Vrijgave inspraak 'Aanpak betaald parkeren zonder draagvlakmeting in de hele stad' (22 maart '23) luidt: "*Een aantal winkelcentra in de stad heeft het parkeerterrein (gedeeltelijk) op eigen grond liggen. De eigenaren van de winkelcentra hebben dan de mogelijkheid zelf het tarief of korting voor klanten te bepalen en/of hierover afspraken te maken met de gemeente. Voor Winkelcentrum Overvecht wordt op dit moment een masterplan gemaakt. Binnen dit traject wordt onderzocht op welke wijze het parkeren georganiseerd kan worden. Hierbij wordt onderzoek gedaan naar de parkeernormen, wijze van aanleg (parkeerterrein of garage), eigenaarschap (openbaar of privaat) en afspraken rond tarifering afhankelijk van het eigenaarschap*."

Wij stellen vast dat in de raadsbrief dus al een aanzet is gegeven tot de status aparte waar wij om vragen – en dat dit gegeven dus navenant moet worden rechtgetrokken in het voorstel Aanpak betaald parkeren.

Maar inzoomend op de materie: er zijn nog méér vormen van eigenaarschap en van exploitatie voorstelbaar dan zoals in de raadsbrief geschetst. Wij vragen u om op voorhand alle ruimte te geven aan de samenwerkende partijen in de IOK om te komen tot de gewenste en mogelijke parkeerstructuur én op de daaraan gekoppelde arrangementen van exploitatie en parkeerregime.

Die ruimte is hard nodig.

Wij zijn uiteraard bereid om onze zienswijze nader aan u toe te lichten en met u te bespreken. Graag zien wij uw reactie tegemoet.

Hoogachtend,
Coöperatieve Vereniging van Eigenaren in het Winkelcentrum Overvecht U.A.

G.J. Oostenrijk
voorzitter

A.G. Schuurman
bestuurslid

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

Gemeente Utrecht

WMO Cliëntenraad

Behandeld door	Trix Aarts	**Datum**	
Doorkiesnummer		**Ons kenmerk**	11334075
E-mail	t.aarts@utrecht.nl	**Onderwerp**	uw inspraakreactie
Bijlage(n)			
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van		Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte heer/mevrouw Oostenrijk en Schuurman,

Hartelijk dank voor uw uitgebreide inspraakreactie. We hebben deze met belangstelling gelezen. Voordat wij ingaan op uw punten schetsen wij kort de doelstellingen van de Aanpak betaald parkeren in de hele stad en de belangrijkste kenmerken ervan.

Naast het tegengaan van parkeeroverlast heeft betaald parkeren als effect dat er minder rijdende en stilstaande auto's zijn. Hierdoor blijft de (groeiende) stad bereikbaar en is sprake van een rechtvaardiger verdeling van de openbare ruimte.
De belangrijkste kenmerken van de voorgestelde aanpak zijn:

- We voeren betaald parkeren geleidelijk in binnen een periode van 12 jaren, waarbij naast parkeerdruk, het aantal meldingen, bouwontwikkelingen en (op termijn) de aanwezigheid van alternatieven voor de auto een rol spelen.
- De basis-venstertijd is van 6 uur – 11 uur op maandag t/m vrijdag. Dat wil zeggen dat in woonwijken waar geen gebiedsontwikkelingen gepland zijn, wij uitgaan van deze venstertijd. Zijn er meerdere functies in een gebied die een hoge parkeerdruk met zich meebrengen, dan kan gekozen worden voor een langere venstertijd. Korte venstertijden zorgen ervoor dat onwenselijke effecten (zoals het parkeren van forensen of bewoners elders uit de stad in woonbuurten) niet optreden. En we beperken negatieve effecten voor bijvoorbeeld mantelzorgers, oppasopa's en -oma's, of winkels en sportvoorzieningen. Bezoek dat na 11 uur komt, parkeert gratis.

Belang van autobereikbaarheid
U roept ons op om oog te hebben voor onbedoelde effecten van betaald parkeren voor het winkelcentrum. U wilt voorkomen dat er minder bezoekers naar het winkelcentrum zouden komen.
In de aanpak is de basis-venstertijd 6 – 11 uur 's ochtends op werkdagen. Buiten die uren is parkeren gratis. Mocht er sprake zijn van meer parkeeroverlast dan zouden die venstertijden langer kunnen worden. We denken dat met een venstertijd waarbij tot 11 uur betaald moet worden voor parkeren op werkdagen het effect op bezoekers zeer klein zal zijn.

Intentieovereenkomst Haalbaarheidsonderzoek Masterplan Overvecht Centrum
Bij de uitrol van betaald parkeren wilt u graag een 'status aparte' voor het winkelcentrum hebben vanwege afspraken in de intentieovereenkomst. U bent van mening dat een visie op parkeren vanuit het haalbaarheidsonderzoek moet komen.

Betaald parkeren in de hele stad is het uitgangspunt. Betaald parkeren bij het winkelcentrum kan daarnaast niet los worden gezien van de situatie in de omgeving. Wel gaan we graag met u in gesprek over de verdere invulling ervan.

Reikwijdte
U mist in de aanpak dat het gaat om betaald parkeren op straat en u vindt dat dat duidelijk zou moeten zijn. In de eerste zin van de inleiding van de Aanpak betaald parkeren 2024 – 2035 staat dat het gaat om parkeren in de openbare ruimte. Daarmee denken wij dat dit goed is aangegeven. Het betreft in ieder geval niet parkeren in een garage.

Overvecht Centrum: op grens van twee blokken - invoertermijn
U geeft aan dat de grens tussen blok 2 en 3 loopt op de Einsteindreef, de straat aan de noordkant van het winkelcentrum. Het winkelcentrum valt nu in blok 2. U verzoekt ons om het winkelcentrum in blok 3 te laten vallen.
Wij zijn het met u eens om de ingang van betaald parkeren te betrekken bij de uitkomsten van de haalbaarheidsstudie voor een masterplan van Overvecht centrum, waarbij we dan rekening moeten houden met parkeren in de omgeving. We gaan hierover met u in gesprek voordat betaald parkeren in de omgeving van het winkelcentrum wordt ingevoerd.

‘Geen maatwerk mogelijk’
U vindt dat er maatwerk mogelijk zou moeten zijn als het gaat om het parkeerregime. De basis-venstertijd is van 6 uur – 11 uur op maandag t/m vrijdag. Dat wil zeggen dat in woonwijken waar geen gebiedsontwikkelingen gepland zijn, wij uitgaan van deze venstertijd. Zijn er meerdere functies in een gebied die een hoge parkeerdruk met zich meebrengen, dan kan worden gekozen voor een langere venstertijd. Korte venstertijden zorgen ervoor dat onwenselijke effecten (zoals het parkeren van forensen of bewoners elders uit de stad in woonbuurten) niet optreden. En we beperken negatieve effecten voor bijvoorbeeld mantelzorgers, oppasopa’s en -oma’s, of winkels en sportvoorzieningen. We zijn geen voorstander van kortere venstertijden omdat met een venstertijd tussen 6 – 11 uur onwenselijke effecten worden voorkomen, terwijl er veel ruimte is voor bezoekers die gratis willen parkeren. Daarnaast willen we het aantal verschillende regimes in de stad beperken tbv de overzichtelijkheid voor de gebruiker.

Raadsbrief 22 maart 2023
In de raadsbrief van 22 maart 2023 staat over Winkelcentrum Overvecht: “Voor Winkelcentrum Overvecht wordt op dit moment een masterplan gemaakt. Binnen dit traject wordt onderzocht op welke wijze het parkeren georganiseerd kan worden. Hierbij wordt onderzoek gedaan naar de parkeernormen, wijze van aanleg (parkeerterrein of garage), eigenaarschap (openbaar of privaat) en afspraken rond tarifering afhankelijk van het eigenaarschap.”
We hebben deze passage in onze brief aan de raad over de Aanpak betaald parkeren opgenomen, om te duiden hoe deze aanpak zich verhoudt tot de intentieovereenkomst om te komen tot een masterplan en we zien dit niet als een aanzet tot een status aparte voor het winkelcentrum. We denken dat ook met het regime van de basis-venstertijd genoeg ruimte is om te komen tot een goede parkeeroplossing voor alle partijen. Mocht uit tijdens het proces blijken dat de basis-venstertijd niet voldoet, dan is natuurlijk een aanpassing ervan mogelijk.

Wij hopen dat wij uw vragen en suggestie zo voldoende te hebben beantwoord. Wij danken u nogmaals voor uw reactie en blijven in gesprek om samen een goede oplossing te vinden voor parkeren bij Winkelcentrum Overvecht.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

CLIËNTENRAAD UTRECHT

Advies Wmo Cliëntenraad over plan betaald parkeren gemeente Utrecht

Mei 2023 - De gemeente Utrecht heeft de Wmo Cliëntenraad (Wmo CR) gevraagd om een advies over het plan voor betaald parkeren in alle wijken van Utrecht. De Wmo CR is niet enthousiast. Hieronder volgen onze opmerkingen over dit plan en over het huidige parkeerbeleid:

- Utrecht presenteert zich als een inclusieve stad, waar iedereen onder gelijke voorwaarden mee kan doen. Dit moet dan ook gelden voor de manier waarop men zich in de stad kan verplaatsen. Mensen met voldoende mobiliteit kunnen lopen/fietsen, waarvoor geen (parkeer)belasting geldt. Mensen met een beperkte mobiliteit gebruiken vaak de auto om zich te verplaatsen en hebben daarom een Gehandicaptenparkeerkaart (GPK). Die kost geld, dus heeft deze groep al hogere kosten dan anderen.

- Met de GPK mag men gratis parkeren op plaatsen waar een bord een algemene gehandicaptenplaats (AGP) aanduidt. Er zouden meer van deze plaatsen moeten komen, met betere handhaving (dus wegslepen van auto's die hier zonder GPK of op twee plekken parkeren).

- Bij een winkelcentrum geldt voor de AGP een maximale tijdsduur van twee uur. Dat vindt de Wmo CR te kort. Uit- en instappen met beperkte mobiliteit en eventueel een rolstoel kost al veel tijd.

- In Utrecht mag je met een GPK niet gratis parkeren in zones die gereserveerd zijn voor vergunninghouders. Mensen met voldoende mobiliteit mogen in deze zones (dus in de héle stad) gratis lopen en hun fiets parkeren. Je zou hier met een GPK ook gratis moeten kunnen parkeren. Anders is het Utrechtse beleid op het gebied van mobiliteit strijdig met het gelijkheidsbeginsel.

- Bij bovenstaand punt moet worden opgemerkt dat het gebrek aan AGP ervoor zorgt dat veel gebieden niet meer te bezoeken zijn door GPK-houders. Voldoende gratis AGP, ook op plekken waar geen andere auto's mogen parkeren, is essentieel om gelijkwaardig mee te kunnen doen. Parkeren achter slagbomen of in parkeergarages is geen goed alternatief voor AGP-houders omdat dit kosten met zich meebrengt.

- Het openbaar vervoer is voor ouderen, GPK-houders, mantelzorgers en andere hulpverleners geen goed alternatief, o.a. door beperkingen, nachtelijke werktijden, etc. De auto is voor hen vaak het enig mogelijke vervoersmiddel.

- Tijdens een bijeenkomst op 26 april 2023 begreep de Wmo CR van de gemeente dat huishoudens in het bezit van een garage geen (eerste) parkeervergunning krijgen. Wat is de juridische onderbouwing hiervan? Mag de gemeente bepalen dat een garage verplicht gebruikt moet worden voor het stallen van een auto?

- Om als huishouden van een gunstiger parkeertarief gebruik te kunnen maken, denkt de gemeente aan het invoeren van een 'parkeerkaart'. In de praktijk is dat een app op een smartphone. Ouderen, mensen met een laag inkomen en/of met een beperking zijn niet allemaal even digitaal vaardig en hebben ook lang niet altijd een smartphone. Dit kan ertoe leiden dat ze minder vaak bij anderen op bezoek gaan, waardoor de kans op eenzaamheid groter wordt.

- Het hoge bezoekerstarief kan ertoe leiden dat bovengenoemde groepen ook minder bezoek krijgen. Men wordt hierdoor verder beperkt en de eenzaamheid kan toenemen.

- De gepresenteerde tarieven voor een parkeervergunning en bezoekers zijn te hoog en de daarbij horende zone waar je met je vergunning ‘gratis’ mag parkeren te klein. In andere grotere gemeenten, zoals Leiden, onderscheidt men in het parkeerbeleid twee gebieden: het centrum en de ring daaromheen. De tarieven in het centrum zijn aanzienlijk hoger dan in de ring daaromheen, maar nog altijd een stuk lager dan de voorgestelde tarieven in Utrecht. Het onderscheid dat Leiden maakt tussen het drukke centrumgebied en de omliggende woonwijken houdt meer rekening met bewoners.

- In januari 2023 heeft de Wmo CR bij de gemeente en de wethouder aangegeven het geen goed idee te vinden de hulp bij het huishouden (HbH) en andere hulpverleners 25% van het parkeertarief zelf te laten betalen. Waarom wordt dit tarief niet 100% vergoed door de gemeente, ook gezien het enorme tekort aan HbH? De gemeente kan hierbij denken aan een ‘vrijkaart’ voor hulpen. Als dit plan van de gemeente wordt ingevoerd, betekent het dat de HbH straks minder gaat verdienen per uur in wijken waar nu nog geen betaald parkeren geldt. Of ze moet na 11 uur beginnen en dat lijkt de cliëntenraad niet praktisch. De wethouder zei in januari verschillende factoren tegen elkaar af te gaan wegen. De Wmo CR heeft toen verzocht te worden meegenomen in deze afweging. Dat is helaas niet gebeurd, we hebben na januari niets meer gehoord.

- Bij gebruik van de parkeerkaart moet een eindtijd ingevoerd worden. Voor een hulpverlener is het niet altijd mogelijk de tijd in de gaten te houden. Hierdoor kan men dus een boete krijgen. En als men wel goed op de tijd let, is het toch niet altijd mogelijk de cliënt alleen te laten. Dit kan ook invloed hebben op de zorg die verleend wordt.

- Nachtzusters en mantelzorgers wonen vaak niet in de buurt en zijn vanwege hun werk (ook in de avond/nacht) afhankelijk van een auto. Als de gemeente wil dat mensen zo lang mogelijk thuis blijven wonen, waardoor er meer zorg/hulp aan huis nodig is op alle tijden van de dag/nacht, dan dient de gemeente dit te faciliteren, o.a. door gratis parkeren.

- De gemeente Utrecht heeft onlangs een beleidswijziging doorgevoerd, waardoor de HbH bij meer cliënten op een dag langs moet. Cliënten krijgen veelal een lagere urenindicatie, waardoor de HbH meer reistijd heeft omdat ze meer adressen bezoekt. Deze reistijd wordt niet betaald. Daarnaast wordt het loon niet verhoogd en nu moet de HbH ook nog zelf een deel van de parkeerkosten betalen (als de cliënt dat niet wil/ kan). Het wordt op deze manier niet aantrekkelijker HbH te worden of te blijven.

- De cliënten moeten zelf de parkeerkorting aanvragen. De gemeente gaat dus uit van zelfredzame cliënten, die bovendien voldoende regie kunnen voeren om met de HbH, mantelzorger of nachtzuster het gesprek aan te gaan over wie dat parkeergeld betaalt. Dat laatste kan ook (extra) psychische en sociale spanningen tussen cliënt en hulpverlener opleveren. Een oplossing kan zijn de hulpverleners direct een korting toe te kennen op basis van kenteken, om zo de administratieve en cognitieve lasten niet bij de kwetsbare en soms niet digitaal vaardige cliënten neer te leggen.

- Het betaald parkeren gaat samen met een volledige digitalisering van betalen en registratie van de GPK. Hiervoor moet de GPK gekoppeld worden aan een auto via het nummerbord. Als je zelf bestuurder bent en altijd dezelfde auto gebruikt is dit geen probleem. Maar als je passagier bent of wisselende auto’s gebruikt, moet je als GPK-houder elke keer opnieuw je GPK koppelen aan het nummerbord van de auto waarmee je op dat moment rijdt. Dit moet zo eenvoudig mogelijk worden gemaakt voor GPK-houders

(of diens gemachtigde, als de GPK-houder dit niet zelf kan). Het moet ook mogelijk worden gemaakt voor GPK-houders van buiten de stad.

- Dit plan draagt bij aan een verhoging van de administratieve en cognitieve lasten van mensen die gebruik maken van de Wmo.

- De stelling van de gemeente dat er momenteel in Utrecht wijken zijn waar gratis geparkeerd mag worden, klopt niet: iedere autobezitter betaalt wegenbelasting/ motorrijtuigenbelasting om een voertuig op de openbare weg te mogen parkeren. Dit is al een niet gering bedrag.

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

Gemeente Utrecht

WMO Cliëntenraad

Behandeld door	Trix Aarts	**Datum**	
Doorkiesnummer		**Ons kenmerk**	11334075
E-mail	t.aarts@utrecht.nl	**Onderwerp**	uw inspraakreactie
Bijlage(n)	1		
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van		Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte leden van de WMO clientenraad,

Hartelijk dank voor uw reactie op onze plannen om in de hele stad betaald parkeren en op ons parkeerbeleid in het algemeen. Wij hechten veel waarde aan de adviezen van de WMO clientenraad. In de bijlage treft u per punt onze reactie aan.

Voordat we ingaan op uw zorgen willen we eerst onze doelstellingen voor invoeren betaald parkeren en de belangrijkste kenmerken van de aanpak schetsen. Naast het tegengaan van parkeeroverlast heeft betaald parkeren als effect dat er minder rijdende en stilstaande auto's zijn. Hierdoor blijft de (groeiende) stad bereikbaar en is sprake van een rechtvaardiger verdeling van de openbare ruimte.

De belangrijkste kenmerken van de voorgestelde aanpak zijn:

- We voeren betaald parkeren geleidelijk in in een periode van 12 jaren, waarbij naast parkeerdruk, het aantal meldingen over parkeeroverlast, bouwontwikkelingen en (op termijn) de aanwezigheid van alternatieven voor de auto een rol spelen.
- De basis-venstertijd (de tijd waarin betaald moet worden voor het parkeren in een gebied) is van 6 uur – 11 uur op maandag t/m vrijdag. Dat wil zeggen dat in woonwijken waar geen bouwontwikkelingen gepland zijn, wij uitgaan van deze venstertijd. Zijn er meerdere functies in een gebied die een hoge parkeerdruk met zich meebrengen (bv een winkelcentrum, sportaccomodatie), dan wordt gekozen voor een langere venstertijd. Korte venstertijden zorgen ervoor dat onwenselijke effecten (zoals het parkeren van forensen of bewoners elders uit de stad in woonbuurten) niet optreden. En we beperken negatieve effecten voor bijvoorbeeld mantelzorgers, oppasopa's en -oma's, of winkels en sportvoorzieningen. Bezoek dat na 11 uur komt, parkeert gratis. Wij denken dat de venstertijd van 6 – 11 uur al gedeeltelijk uitkomst biedt met name voor ambulante medewerkers die huisbezoeken afleggen, in combinatie met de al geldende korting van 75% op parkeerkosten thuiszorg. Dit betekent dat na 11 uur parkeren gratis is en dat tot 11 uur de kosten 1 euro (huidig prijspeil) per uur bedragen.

In de bijlage gaan we in op al uw punten.

Wij hopen u zo voldoende te hebben geïnformeerd en zien uit naar een voortzetting van onze prettige samenwerking. Als u het op prijs stelt dan geven wij u graag een toelichting op het parkeerbeleid tijdens een overleg.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Bijlage beantwoording inspraakreactie WMO Cliëntenraad

De gemeente Utrecht heeft de Wmo Cliëntenraad (Wmo CR) gevraagd om een advies over het plan voor betaald parkeren in alle wijken van Utrecht. De Wmo CR is niet enthousiast. Hieronder volgen onze opmerkingen over dit plan en over het huidige parkeerbeleid:

- Utrecht presenteert zich als een inclusieve stad, waar iedereen onder gelijke voorwaarden mee kan doen. Dit moet dan ook gelden voor de manier waarop men zich in de stad kan verplaatsen. Mensen met voldoende mobiliteit kunnen lopen/fietsen, waarvoor geen (parkeer)belasting geldt. Mensen met een beperkte mobiliteit gebruiken vaak de auto om zich te verplaatsen en hebben daarom een Gehandicaptenparkeerkaart (GPK). Die kost geld, dus heeft deze groep al hogere kosten dan anderen.
  Mensen in bezit van een Europese gehandicaptenparkeerkaart kunnen gratis een gehandicaptenparkeervergunning aanvragen. Het aanvragen van een Europese gehandicaptenkaart kost weliswaar geld, maar met deze kaart is parkeren gratis op alle algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in Nederland en de Europese Unie. Met de gehandicaptenparkeervergunning kan men in de hele stad gratis parkeren op de algemene parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

- Met de GPK mag men gratis parkeren op plaatsen waar een bord een algemene gehandicaptenplaats (AGP) aanduidt. Er zouden meer van deze plaatsen moeten komen, met betere handhaving (dus wegslepen van auto's die hier zonder GPK of op twee plekken parkeren).
  Samen met onze partners werken we aan het uitbreiden van het aanbod van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in de stad. Ook denken we hierbij aan handhaving. We nemen uw opmerking hierin mee.

- Bij een winkelcentrum geldt voor de AGP een maximale tijdsduur van twee uur. Dat vindt de Wmo CR te kort. Uit- en instappen met beperkte mobiliteit en eventueel een rolstoel kost al veel tijd.
  In het huidige beleid staat dat de maximale tijdsduur voor een AGP bij een winkelcentrum 3 uur is. Bij sommige winkelcentra is dat 2 uur. Momenteel kijken we samen met SOLGU of maatwerk hier mogelijk is.

- In Utrecht mag je met een GPK niet gratis parkeren in zones die gereserveerd zijn voor vergunninghouders. Mensen met voldoende mobiliteit mogen in deze zones (dus in de héle stad) gratis lopen en hun fiets parkeren. Je zou hier met een GPK ook gratis moeten kunnen parkeren. Anders is het Utrechtse beleid op het gebied van mobiliteit strijdig met het gelijkheidsbeginsel.
  Het klopt dat parkeerplaatsen voor vergunningshouders nu niet toegankelijk zijn voor mensen met een GPK. Deze parkeerplekken bestaan met name nog in de binnenstad. Zulke parkeerplaatsen voegen we niet meer toe. Ook is het goed om hier te vermelden dat we samen met SOLGU momenteel de bereikbaarheid van de binnenstad voor mensen met een GPK in kaart brengen en waar nodig zullen verbeteren.

- Bij bovenstaand punt moet worden opgemerkt dat het gebrek aan AGP ervoor zorgt dat veel gebieden niet meer te bezoeken zijn door GPK-houders. Voldoende gratis AGP, ook op plekken waar geen andere auto's mogen parkeren, is essentieel om gelijkwaardig mee te kunnen doen. Parkeren achter slagbomen of in parkeergarages is geen goed alternatief voor AGP-houders omdat dit kosten met zich meebrengt.

Samen met onze partners werken wij aan het uitbreiden van het aanbod AGP's in de stad. Hierbij kijken we ook naar gebieden die op dit moment een laag aantal AGP's hebben of gebieden met functies waar voldoende AGP's belangrijk zijn.

- Het openbaar vervoer is voor ouderen, GPK-houders, mantelzorgers en andere hulpverleners geen goed alternatief, o.a. door beperkingen, nachtelijke werktijden, etc. De auto is voor hen vaak het enig mogelijke vervoersmiddel.
  We begrijpen dat voor GPK-houder het OV geen alternatief is. Met zo'n kaart mogen deze mensen gratis parkeren op betaald parkerenplaatsen. Voor mantelzorgers en hulpverleners hebben we kortingsregelingen voor parkeren.

- Tijdens een bijeenkomst op 26 april 2023 begreep de Wmo CR van de gemeente dat huishoudens in het bezit van een garage geen (eerste) parkeervergunning krijgen. Wat is de juridische onderbouwing hiervan? Mag de gemeente bepalen dat een garage verplicht gebruikt moet worden voor het stallen van een auto?
  Bewoners en bedrijven met een eigen of gemeenschappelijke parkeervoorziening kunnen, bij de invoering van betaald parkeren in hun gebied, minder of geen parkeervergunningen aanvragen. Dit geldt ook als u geen gebruik maakt van een parkeerplaats op eigen terrein of als u de plek voor iets anders dan parkeren gebruikt. Een overzicht van adressen die (gedeeltelijk) zijn uitgesloten van parkeervergunningen is te vinden op onze site. In het overzicht staat ook aangegeven op grond waarvan men (gedeeltelijk) is uitgesloten van een parkeervergunning.

- Om als huishouden van een gunstiger parkeertarief gebruik te kunnen maken, denkt de gemeente aan het invoeren van een 'parkeerkaart'. In de praktijk is dat een app op een smartphone. Ouderen, mensen met een laag inkomen en/of met een beperking zijn niet allemaal even digitaal vaardig en hebben ook lang niet altijd een smartphone. Dit kan ertoe leiden dat ze minder vaak bij anderen op bezoek gaan, waardoor de kans op eenzaamheid groter wordt.
  We hebben al een zogenaamde bezoekerskaart. Hiermee kan bezoek parkeren met 50% korting. Het gaat inderdaad om een app maar we zorgen voor een goed alternatief voor mensen die niet digitaal vaardig zijn.

- Het hoge bezoekerstarief kan ertoe leiden dat bovengenoemde groepen ook minder bezoek krijgen. Men wordt hierdoor verder beperkt en de eenzaamheid kan toenemen.
  De bezoekersregeling biedt 50% korting voor parkeren door bezoekers. Daarnaast is de basis-venstertijd van 6 – 11 uur in de ochtend. Na 11 uur is parkeren gratis.

- De gepresenteerde tarieven voor een parkeervergunning en bezoekers zijn te hoog en de daarbij horende zone waar je met je vergunning 'gratis' mag parkeren te klein. In andere grotere gemeenten, zoals Leiden, onderscheidt men in het parkeerbeleid twee gebieden: het centrum en de ring daaromheen. De tarieven in het centrum zijn aanzienlijk hoger dan in de ring daaromheen, maar nog altijd een stuk lager dan de voorgestelde tarieven in Utrecht. Het onderscheid dat Leiden maakt tussen het drukke centrumgebied en de omliggende woonwijken houdt meer rekening met bewoners.
  Utrecht kent 3 zones mbt tarifering: A1 en A2, voor de wijken in en om de binnenstad en B1 voor de rest van Utrecht. Alle "nieuwe" gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd hebben het B1 tarief voor een eerste parkeervergunning van 12,40 euro per maand.

- In januari 2023 heeft de Wmo CR bij de gemeente en de wethouder aangegeven het geen goed idee te vinden de hulp bij het huishouden (HbH) en andere hulpverleners 25% van het parkeertarief zelf te laten betalen. Waarom wordt dit tarief niet 100% vergoed door de gemeente, ook gezien het enorme tekort aan HbH? De gemeente kan hierbij denken aan een ‘vrijkaart’ voor hulpen. Als dit plan van de gemeente wordt ingevoerd, betekent het dat de HbH straks minder gaat verdienen per uur in wijken waar nu nog geen betaald parkeren geldt. Of ze moet na 11 uur beginnen en dat lijkt de cliëntenraad niet praktisch. De wethouder [van WMO en Welzijn] zei in januari verschillende factoren tegen elkaar af te gaan wegen. De Wmo CR heeft toen verzocht te worden meegenomen in deze afweging. Dat is helaas niet gebeurd, we hebben na januari niets meer gehoord.
  We vinden het betalen voor het parkeren van een auto redelijk, omdat de openbare ruimte als schaars is. Wij zijn geen voorstander van gratis parkeren. Voor parkeren voor thuis- en mantelzorg kost parkeren, bij een korting van 75%, nu 1 euro per uur. We kunnen ons voorstellen dat over deze parkeerkosten als onderdeel van de reiskosten afspraken zijn gemaakt tussen werkgever en werknemer. In de CAO VVT is dit al geregeld.

- Bij gebruik van de parkeerkaart moet een eindtijd ingevoerd worden. Voor een hulpverlener is het niet altijd mogelijk de tijd in de gaten te houden. Hierdoor kan men dus een boete krijgen. En als men wel goed op de tijd let, is het toch niet altijd mogelijk de cliënt alleen te laten. Dit kan ook invloed hebben op de zorg die verleend wordt.
  Met de nieuwe parkeerapp kan er digitaal een eindtijd worden aangegeven/verlengd worden. Hierdoor is het dus niet meer nodig om de cliënt alleen te laten. Hopelijk is het hierdoor ook eenvoudiger om de eindtijd in te stellen.

- Nachtzusters en mantelzorgers wonen vaak niet in de buurt en zijn vanwege hun werk (ook in de avond/nacht) afhankelijk van een auto. Als de gemeente wil dat mensen zo lang mogelijk thuis blijven wonen, waardoor er meer zorg/hulp aan huis nodig is op alle tijden van de dag/nacht, dan dient de gemeente dit te faciliteren, o.a. door gratis parkeren.
  Voor 6 uur ’s ochtends en na 11 uur ’s ochtend is parkeren gratis. In de avond of in de nacht hoeft niet betaald te worden voor parkeren. Voor mantelzorgers is er een korting van 75%.

- De gemeente Utrecht heeft onlangs een beleidswijziging doorgevoerd, waardoor de HbH bij meer cliënten op een dag langs moet. Cliënten krijgen veelal een lagere urenindicatie, waardoor de HbH meer reistijd heeft omdat ze meer adressen bezoekt. Deze reistijd wordt niet betaald. Daarnaast wordt het loon niet verhoogd en nu moet de HbH ook nog zelf een deel van de parkeerkosten betalen (als de cliënt dat niet wil/ kan). Het wordt op deze manier niet aantrekkelijker HbH te worden of te blijven.
  De reistijd en de parkeerkosten worden voor HBH vergoed door de werkgever. Voor thuiszorg is er een korting van 75%. Buiten het venster van 6 – 11 uur ’s ochtends is parkeren gratis.

- De cliënten moeten zelf de parkeerkorting aanvragen. De gemeente gaat dus uit van zelfredzame cliënten, die bovendien voldoende regie kunnen voeren om met de HbH, mantelzorger of nachtzuster het gesprek aan te gaan over wie dat parkeergeld betaalt. Dat laatste kan ook (extra) psychische en sociale spanningen tussen cliënt en hulpverlener opleveren. Een oplossing kan zijn de hulpverleners direct een korting toe te kennen op basis van kenteken, om zo de administratieve en cognitieve lasten niet bij de kwetsbare en soms niet digitaal vaardige cliënten neer te leggen.

Vanaf 1 november zullen de kortingsregelingen gaan lopen via de webapp 'Mijn Parkeeractie'. In de toekomst is het in deze app het mogelijk om als bewoner gebruikers van bepaalde kortingsregelingen te machtigen. Je hebt dan geen codes meer nodig. Op deze manier kunnen de hulpverleners zelf de parkeeractie registreren. Bewoners die hulp nodig hebben bij het instellen van de app kunnen terecht bij de bibliotheken en wijkbureaus in de stad. Hier zullen mensen klaar staan om hen te helpen. Mensen die de webapp echt niet kunnen/willen gebruiken, kunnen straks op een andere manier gebruik blijven maken van de parkeerkortingsregeling. Hierover komt nog nadere informatie.

- Het betaald parkeren gaat samen met een volledige digitalisering van betalen en registratie van de GPK. Hiervoor moet de GPK gekoppeld worden aan een auto via het nummerbord. Als je zelf bestuurder bent en altijd dezelfde auto gebruikt is dit geen probleem. Maar als je passagier bent of wisselende auto's gebruikt, moet je als GPK-houder elke keer opnieuw je GPK koppelen aan het nummerbord van de auto waarmee je op dat moment rijdt. Dit moet zo eenvoudig mogelijk worden gemaakt voor GPK-houders (of diens gemachtigde, als de GPK-houder dit niet zelf kan). Het moet ook mogelijk worden gemaakt voor GPK-houders van buiten de stad.
  Het toewijzen van de GPK aan een kenteken kan op dit moment digitaal worden gedaan. Mensen van buiten de stad met een GPK kunnen nu ook al een gehandicaptenparkeervergunning aanvragen. De koppeling met een kenteken is nodig om te kunnen handhaven en misbruik tegen te gaan.

- Dit plan draagt bij aan een verhoging van de administratieve en cognitieve lasten van mensen die gebruik maken van de Wmo.
  Zie hierboven

- De stelling van de gemeente dat er momenteel in Utrecht wijken zijn waar gratis geparkeerd mag worden, klopt niet: iedere autobezitter betaalt wegenbelasting/ motorrijtuigenbelasting om een voertuig op de openbare weg te mogen parkeren. Dit is al een niet gering bedrag.
  Een auto bezitten en gebruiken is inderdaad allerminst gratis. Daar komt nu voor wijken waar dat nog niet het geval was een paar procent kosten bij specifiek voor het parkeren in de openbare ruimte. Dat is tot op heden in een groot deel van de stad nog gratis.