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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	t.aarts@utrecht.nl	**Datum**	21 december 2023
Doorkiesnummer	1 4030	**Kenmerk**	11334075
E-mail	t.aarts@utrecht.nl	**Onderwerp**	Toelichting kaders voor het heffen parkeerbelasting stadsbreed en beantwoording toezegging
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

In de raadscommissie van 30 november jl. kwam bij agendapunt 3 “Ingekomen agenderingen MGOR 30 november” het raadsvoorstel *Wijziging verordening parkeerbelasting voor heffen parkeerbelasting stadsbreed* aan de orde. Een aantal commissieleden heeft aangegeven van mening te zijn dat dit raadsvoorstel niet past binnen de regels van Sturen en Verantwoorden, omdat eerst beleid zou moet worden vastgesteld voordat een verordening kan worden aangepast. Zij hebben gevraagd om aanpassing van het raadsvoorstel voordat verder over de vervolgprocedure van het raadsvoorstel wordt gesproken. In deze brief gaan we hierop in. Daarnaast treft u de afhandeling aan van toezegging 488.

Kaders voor het heffen parkeerbelasting stadsbreed
De kaders en beleidsdoelen voor het voorstel om stadsbreed parkeerbelasting te heffen, staan in het door uw raad vastgestelde Mobiliteitsplan 2040, in de door uw raad vastgestelde Parkeervisie en in de huidige Parkeerbelastingverordening. De Parkeerbelastingverordening bevat ook de instrumenten om de vastgestelde beleidsdoelen uit te voeren. Met het nu voorliggende raadsvoorstel voor aanpassing van de verordening, wordt dit instrument op een andere manier ingezet, zodat geleidelijk betaald parkeren kan worden ingevoerd zonder draagvlakmeting.

- **Mobiliteitsplan 2040**

De ambitie van de Ruimtelijke Strategie Utrecht is gezond stedelijk leven voor iedereen. Hierbij hoort een duurzaam mobiliteitssysteem, waarbij we de groei van de mobiliteit willen opvangen met lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Dit staat beschreven in het Mobiliteitsplan 2040. In dit Mobiliteitsplan kiezen we voor meer ruimte voor groen, spelen en verblijven, door verkeers- en parkeerruimte anders in te richten. Zo zorgen we voor relatief minder (hinder van) verkeer en een betere bereikbaarheid. Om deze ambitie te bereiken worden vijf knoppen onderscheiden, waarvan een knop ‘Slim parkeren’. Onder het kopje Betaald parkeren staat dat invoering van betaald parkeren bijdraagt aan een beperking van het autoverkeer, en stimuleert het gebruik van andere vervoersmiddelen. Daarmee is betaald parkeren een belangrijke randvoorwaarde voor de verdere verdichting van de stad.

Voor een gezonde groei van de stad is het voor de leefbaarheid en bereikbaarheid noodzakelijk om de auto niet mee te laten groeien. Dit is een belangrijke randvoorwaarde voor een groei in balans. In het grotere geheel moeten daarom gezonde en ruimte-efficiënte vervoersmiddelen worden gestimuleerd en het autogebruik worden beperkt.

- **De Parkeervisie**

De Parkeervisie heeft vier doelstellingen:
1. Bereikbaarheid van en binnen de stad
2. Kwaliteitsslag openbare ruimte
3. Stimuleren duurzame(re) vormen van mobiliteit
4. Rechtvaardige verdeling van schaarse parkeerruimte voor alle doelgroepen

In de Parkeervisie staat daarnaast wanneer er een draagvlakmeting moet plaatsvinden:
“Het uitgangspunt bij de invoering van betaald parkeren is dat het doel de procedure bepaalt. Wanneer het doel is om parkeeroverlast tegen te gaan, beslissen bewoners en bedrijven via een draagvlakmeting of er betaald parkeren wordt ingevoerd. Wanneer het gaat om een wijk- of gebiedsoverstijgend belang, en betaald parkeren als doel heeft om de hoeveelheid autoverkeer in de stad te stabiliseren, of het gebruik van een nabijgelegen transferium te bevorderen, houden we geen draagvlakmeting, maar beslist de buurt wel mee over de precieze invulling van betaald parkeren. De procedure voor invoering van betaald parkeren (met en zonder draagvlakmeting) wordt uitgewerkt in de module Aanpak betaald parkeren.”

Het raadsvoorstel voor wijziging van de parkeerbelastingverordening voor het heffen van parkeerbelasting dient meerdere doelen. Deze staan toel de argumenten 1.2, 1.3 en 1.4. Ze komen overeen met de doelstellingen van de Parkeervisie. Het gaat om meer doelstellingen dan alleen de aanpak van parkeeroverlast. Het raadsvoorstel past daarmee in de kaders van de Parkeervisie.

- **De parkeerbelastingverordening**

In artikel 10 van de parkeerbelastingverordening is de bevoegdheid voor het aanwijzen van gebieden voor het heffen van parkeerbelasting geregeld:
Artikel 10 Bevoegdheid tot het aanwijzen van parkeerplaatsen:
“De aanwijzing van de plaats waar, het tijdstip en de wijze waarop tegen betaling van de belasting als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel a, mag worden geparkeerd, geschiedt in alle gevallen door het college van burgemeester en wethouders bij openbaar te maken besluit. Burgemeester en wethouders kunnen alleen met voldoende draagvlak voornoemd aanwijzingsbesluit nemen. Een uitzondering hierop geldt in het geval de gemeenteraad een gebied heeft aangewezen waar zonder draagvlakmeting betaald parkeren ingevoerd kan worden.”
De raad kan dus gebieden aanwijzen voor het heffen van parkeerbelasting, zonder draagvlakmeting. Tegelijkertijd blijft de mogelijkheid van een draagvlakmeting bestaan, indien bewoners en bedrijven parkeeroverlast ervaren. Hiermee kan eerder dan in de planning van het raadsvoorstel in een gebied betaald parkeren worden ingevoerd als de buurt daar behoefte aan heeft. Dit is conform het coalitieakkoord.
Voorstel is de bijlage van de parkeerbelastingverordening aan te passen. In deze bijlage staat de prioritering van de gebieden voor het heffen van parkeerbelasting op basis van de criteria parkeerdruk, meldingen en grote bouwontwikkelingen. Dat zijn criteria die nu ook al gehanteerd worden. Het vaststellen van de prioritering in een blok is volgens ons een raadsbevoegdheid. Dit is één van de beslispunten in het raadsvoorstel dat voorligt.

Met het voorliggende raadsvoorstel Wijziging parkeerbelastingverordening voor heffen parkeerbelasting stadsbreed stellen wij voor om de hele stad aan te wijzen voor het heffen van

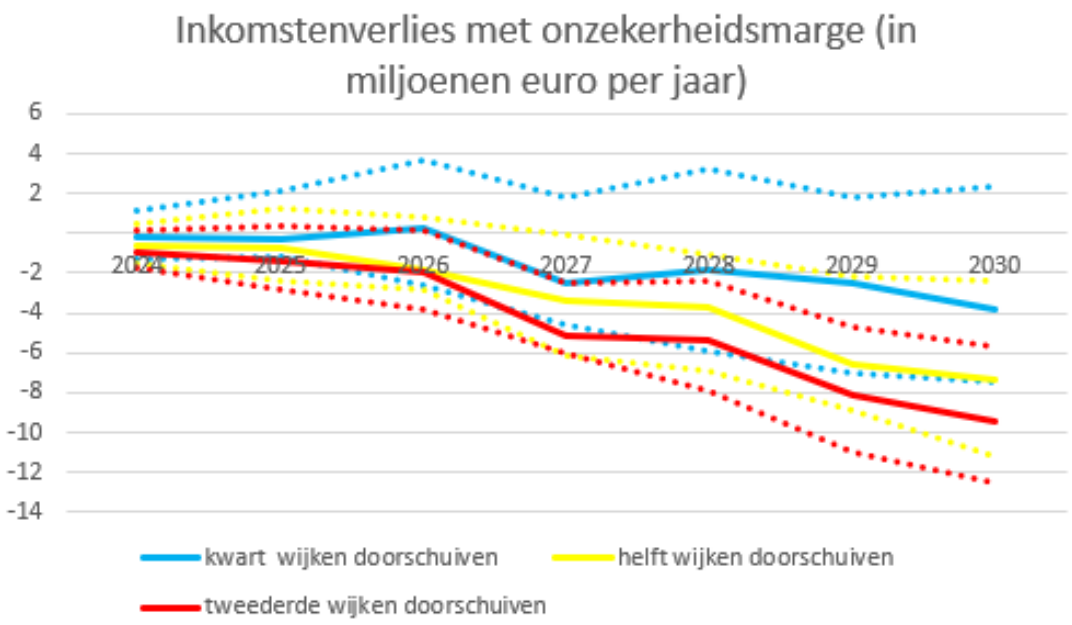
parkeerbelasting. Daarmee maken wij het mogelijk om geleidelijk betaald parkeren in te voeren zonder draagvlakmeting. Conform het Mobiliteitsplan en de Parkeervisie willen we betaald parkeren niet alleen meer inzetten om parkeeroverlast tegen te gaan. Betaald parkeren draagt bij aan verminderen van rijdende en stilstaande auto's, voor een betere kwaliteit van de openbare ruimte en de bereikbaarheid van de stad. Voor deze doelen is een draagvlakmeting niet nodig. Daarnaast heef de raad conform artikel 10 van de parkeerbelastingverordening al de bevoegdheid om gebieden aan te wijzen voor het heffen van parkeerbelasting.
Wij zijn van mening dat het raadsvoorstel voor de geleidelijke invoering van betaald parkeren past binnen de geldende kaders. We vinden daarbij dat dit duidelijker in het raadsvoorstel kan worden opgeschreven. Daarom hebben we het raadsvoorstel hierop aangepast.

De module Aanpak betaald parkeren 2024 - 2035
Een nieuwe module Aanpak betaald parkeren 2024 – 2035 is een uitwerking om de doelen in de Parkeervisie (en het Mobiliteitsplan 2040) te bereiken. De module valt volgens het kader van Sturen en Verantwoorden in de categorie uitvoeringsprogramma, waarbij de bevoegdheid bij het college ligt. Wij willen de module aanpassen en uitbreiden met een beschrijving van de implementatie van betaald parkeren in een gebied. We zullen de module vaststellen na een raadsbesluit over de aanpassing van de Verordening en wij zullen u hierover informeren.

Toezegging 488
Bij de raadscommissie van 29 juni 2023 hebben wij de volgende toezegging gedaan: *Het College zegt toe bij het Raadsvoorstel 'Betaald parkeren in de hele stad' zo inzichtelijk mogelijk te maken welke financiële gevolgen het heeft als de raad een andere fasering van de uitrol kiest dan die wordt voorgesteld door het College.* In het verslag van de commissievergadering staat hierover: *De wethouder zegt toe, als reactie op de vragen hierover van de VVD, bij het raadsvoorstel zo inzichtelijk mogelijk te maken wat de financiële consequenties zijn van het schuiven met wijken voor de invoering van betaald parkeren, maar legt uit dat het ook vaak gaat om generieke kosten, bijvoorbeeld van scanauto's.*

Voor de invulling van deze toezegging hebben we drie scenario's doorgerekend, steeds met een ander tempo van invoering. In het raadsvoorstel gaan we uit van ongeveer 10.000 adressen per jaar. In onderstaande scenario's gaan we uit van een driekwart, de helft en een derde van dit aantal adressen per jaar.

		2024	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	Cumulatief
Kwart wijken per jaar schuift jaar op en schuift alle volgende wijken mee	in miljoenen euro	-0,1	-0,3	0,3	-2,5	-1,9	-2,5	-3,8	-10,9
Helft wijken per jaar schuift jaar op en schuift alle volgende wijk een mee	in miljoenen euro	-0,6	-0,8	-1,8	-3,4	-3,7	-6,6	-7,3	-24,2
Tweederde wijken per jaar schuift op en schuift alle volgende wijken mee	in miljoenen euro	-0,9	-1,4	-2,0	-5,1	-5,4	-8,1	-9,5	-32,4



In bovenstaande grafiek zijn de drie scenario's weergegeven waarbij de doorgetrokken lijn de mediaan is, en de gestippelde lijnen de onder- en bovengrens. Deze drie scenario's geven aan wat het financiële effect is van de verschillende tempo's, zonder verschuiving in de volgorde van de wijken. Als er wijken worden omgewisseld, doorgeschoven of naar voren gehaald heeft dit geen noemenswaardige financiële effecten, er zijn alleen financiële consequenties als:

- het aantal adressen dat in een jaar wordt ingevoerd afwijkt;
- er geen aansluiting is op het bestaande betaald parkeergebied: randen en eilanden geven groter risico op uitwijkgedrag naar gebieden zonder betaald parkeren.

De doorrekening is gebaseerd op ramingen van het parkeermodel, waarbij de mediaan van de bandbreedte uit de berekeningen is weergegeven. Voor al deze ramingscijfers geldt dat deze met veel onzekerheid zijn omgeven. Het parkeermodel is nu nog heel grofmazig. Toekomstige effecten zijn niet heel precies te voorspellen, daarom hanteren we een grote bandbreedte. De verwachting is dat het model door de toevoeging van realisatiecijfers, parkeergedrag en extra variabelen de komende jaren steeds nauwkeuriger zal worden. De raming van de parkeerinkomsten wordt jaarlijks geactualiseerd in het Meerjaren Perspectief Ruimte.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,