

Voorstel aan de gemeenteraad

Verordening Parkeerbelasting 2023

Beleidsveld	Mobiliteit
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Trix Aarts
Kenmerk	7976118
Vergaderdatum Raad	10 november 2022
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. De tarieven voor kort parkeren en van de parkeervergunningen voor bewoners in gebieden A1, A2, B1 en de tarieven van de daaraan gerelateerde vergunningen conform de bijlage 'Overzicht parkeerbelastingtarieven 2023' - inclusief aanpassing aan de inflatie per 1 januari 2023 met 3,5% - te verhogen per 1 januari 2023.
2. De kosten voor de naheffingsaanslag vast te stellen op het wettelijk maximum.
3. In de verordening parkeerbelasting overal de term autodate vergunning te vervangen door deelautovergunning.
4. In de verordening parkeerbelasting de volgende aanpassingen door te voeren:
 - a. Het opnemen van een nieuwe parkeervergunning genaamd 'deelautovergunning vaste plek' en het tarief gelijk te stellen aan de 'deelautovergunning'.
 - b. Een nieuwe zone genaamd 'zone DA (Deelauto)' op te nemen die bestaat uit de vaste plekken voor deelauto's buiten betaald parkeren gebied en het tarief vast te stellen op €0,00
5. Met inachtnahme van bovenstaande beslispunten de Verordening parkeerbelasting 2023 vast te stellen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

Samenvatting

Jaarlijks wordt de verordening parkeerbelasting geactualiseerd. Hierbij gaat het om het aanpassen van de tarieven met de inflatie. Dit jaar is dat 3,5%. Daarnaast wordt voorgesteld de tarieven voor kort parkeren en parkeervergunningen voor bewoners, en de daaraan gerelateerde parkeervergunningen en -producten, in lijn met het coalitieakkoord, per 1 januari 2023 extra te verhogen. De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 gaat uit van een groei met ruim 60.000 woningen en ruim 70.000 arbeidsplaatsen in de komende 20 jaar. De schaarste van de openbare ruimte laat niet toe dat de hoeveelheid geparkeerde auto's op straat meegroeit, gezien onze ambities van Gezond Stedelijk Leven. De verhoging van de tarieven draagt bij aan het streven het autoverkeer niet mee te laten groeien met de groei van de stad. Omdat de openbare ruimte schaars is, hanteren we het principe "de gebruiker betaalt". Op termijn zal daarom in de gehele stad het gebruiken van de openbare ruimte door auto's belast worden met parkeerbelasting. Daarnaast willen we de parkeertarieven verhogen waarbij we de bewonersvergunningen in B1 gebieden zoveel als mogelijk willen ontzien. De opbrengsten van de parkeerbelasting investeren we in de kwaliteit van de stad, in alternatieve vormen van vervoer en voorzieningen in de wijken via het investeringspakket 'Groeit in Balans'.

Ook wordt voorgesteld de bestaande deelautovergunningen technisch in de verordening parkeerbelasting aan te passen, waardoor we er meer voorwaarden aan kunnen verbinden, bijv. voor goed gebruik van de deelautoplek.

Context

Aanleiding verhoging parkeertarieven

Ieder jaar worden, tegelijk met de programmabegroting, de belastingverordeningen voor het komende kalenderjaar aan de raad aangeboden, waarmee de nieuwe tarieven worden vastgesteld. Daarnaast is het voornemen om de parkeertarieven te verhogen opgenomen in het coalitieakkoord. De nieuwe tarieven staan in de bijlage.

Aanleiding technische aanpassing tbv deelauto's

In Utrecht faciliteren we twee typen deelauto's:

- Deelauto's met vaste plek: de gebruiker haalt de deelauto van een gereserveerde parkeerplaats op en zet de deelauto op dezelfde parkeerplaats terug
- Rayongebonden deelauto's: de gebruiker haalt de deelauto binnen een zone op en zet de deelauto in dezelfde zone terug

Beide type deelauto's maken op dit moment gebruik van hetzelfde type parkeervergunning. Daarnaast nemen we voor de deelauto's met vaste plek een verkeersbesluit. Met de voorgestelde wijzigingen kunnen we de vaste deelautoplekken binnen de systematiek van de parkeerregelgeving brengen.

In het coalitieakkoord is de ambitie opgenomen 'dat een deelauto in 2030 normaler is dan een eigen auto'. Daarnaast staat in het Mobiliteitsplan 2040 dat bewoners 'in de toekomst geen (privé)auto meer voor de deur [hoeven] te hebben, omdat ze kunnen vertrouwen op een systeem van deelmobiliteit dat volledig voorziet in de mobiliteitsbehoefte.' De huidige 'Beleidsregels Autodate' uit 2007 en de huidige vergunningsvoorwaarden voor deelauto's zijn niet meer van deze tijd en moeten geactualiseerd worden om aan deze ambities te kunnen voldoen. Daarom passen we de bestaande deelautovergunningen aan. Het aanpassen van de deelautovergunningen bestaat uit twee hoofdonderdelen: de Verordening op de heffing en invordering van parkeerbelastingen (verder: verordening Parkeerbelastingen) en de Nadere regel uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen (verder: Nadere regel). In de verordening Parkeerbelastingen nemen we op welke vergunningen er zijn, waar deze geldig zijn en welke tarieven hierbij horen. In de Nadere regel nemen we de geactualiseerde voorwaarden op, bijvoorbeeld t.a.v. goed gebruik van de deelautoplek. We informeren u dit najaar over de uitwerking van de voorwaarden in de nadere regel; dat is een collegebevoegdheid.

Juridische context

De parkeerbelasting wordt geheven op grond van artikel 225 Gemeentewet. Op grond van artikel 216 Gemeentewet is de gemeenteraad bevoegd belastingverordeningen vast te stellen. Tegen deze verordening kan geen bezwaar of beroep worden ingesteld.

Beoogd effect

Met dit raadsvoorstel wordt de raad voorgesteld om de tarieven parkeerbelasting voor 2023 vast te stellen. De nieuwe tarieven gaan in per 1 januari 2023. En er wordt voorgesteld om een aantal wijzigingen m.b.t. vergunningen voor deelauto's vast te stellen, die ingaan per 1 januari 2023.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

Conform de [Nota lokale heffingen](#) worden de tarieven parkeerbelasting verhoogd met het inflatiepercentage.

In de [Raadsbrief Voortgang Acties Anders Reizen \(kenmerk 7357682/2106091333-sh\)](#) hebben we aangegeven dat we toewerken naar een nieuw samenwerkingsmodel en nieuwe beleids- en/of nadere regels voor deelauto's. In de [Raadsbrief Voortgang acties Anders Reizen \(kenmerk 7357682/2111111749.hb\) van december 2021](#) hebben we aangekondigd ernaar te streven het nieuwe samenwerkingsmodel in 2023 in te laten gaan.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen

Beslispunt	
1.	De tarieven voor kort parkeren en van de parkeervergunningen voor bewoners in gebieden A1, A2, en B1 en de tarieven van de daaraan gerelateerde vergunningen conform de bijlage 'Overzicht parkeerbelastingtarieven 2023' - inclusief aanpassing aan de inflatie per 1 januari 2023 met 3,5% - te verhogen per 1 januari 2023.
Argumenten	
1.1	Verhoging van de tarieven maakt het parkeren op straat minder aantrekkelijk. De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 gaat uit van een groei met ruim 60.000 woningen en ruim 70.000 arbeidsplaatsen in de komende 20 jaar. De schaarste van de openbare ruimte laat niet toe dat de hoeveelheid geparkeerde auto's op straat meegroeit, gezien onze ambities van Gezond Stedelijk Leven. De verhoging van de tarieven draagt ook bij aan het streven het autoverkeer niet mee te laten groeien met de groei van de stad. De verhoging van de tarieven is onderdeel van het coalitieakkoord 2022-2026. In de begroting is het voorstel opgenomen om de parkeertarieven voor bezoekers in 2023 en 2024 in twee gelijke stappen te verhogen en om de tarieven voor bewonersvergunningen in 2023 te verhogen.
1.2	<u>Bij het vaststellen van de parkeertarieven is gekeken naar andere steden, de totale autokosten en de kosten van de openbare ruimte.</u> De voorgestelde parkeertarieven liggen lager dan de Amsterdamse tarieven. De nieuwe parkeertarieven bedragen een zeer klein percentage van de totale autokosten. De kosten voor het gebruik van de openbare ruimte voor parkeren zijn, met de nieuwe tarieven, laag ten opzichte van andere functies.
1.3	<u>Eerste bewonersvergunningen in B1 en de zakelijke parkeervergunningen worden zoveel mogelijk ontzien.</u> Relatief gezien worden de tarieven voor kort parkeren en de parkeervergunningen voor de tweede auto het meest verhoogd, conform het coalitieakkoord. De parkeervergunning voor de tweede auto valt nu 2,5 maal hoger uit dan de parkeervergunning voor de "eerste" auto. Dat was 2 maal. We verhogen de tarieven voor de eerste bewonersvergunning ook in B1 met enkele euro's per maand. We verhogen de tarieven voor de zakelijke vergunningen niet omdat deze al op een hoog niveau liggen in vergelijking met andere steden.
1.4	Met het verhogen van de parkeertarieven wordt autoverkeer in de stad

	ontmoedigd.
	Het mobiliteitsbeleid zet in op lopen, fietsen en gebruik van het openbaar vervoer. Autogebruik in de stad willen wij ontmoedigen. Verhoging van parkeertarieven is daarbij een van de knoppen. Als parkeren duur is dan zullen mensen vaker overwegen de auto te laten staan met lopend, fietsend of met het ov te reizen in de stad. De inzet van deelmobiliteit is ook van belang. We werken ook aan vormen van deelmobiliteit die dienen als alternatief voor de (eigen) auto.
1.5	<u>De opbrengsten van de parkeerbelasting investeren we in de kwaliteit van de stad.</u>
	De opbrengsten van de parkeerbelasting worden geïnvesteerd in de kwaliteit van de stad, in alternatieve vormen van vervoer en voorzieningen in de wijken via het investeringspakket Groei in Balans.
1.6	In de nieuwe tarieven is ook rekening gehouden met de inflatie.
	De tarieven zijn conform de Nota lokale heffingen aangepast met de inflatie. Voor 2023 bedraagt de inflatiecorrectie 3,5%
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	De parkeervergunningen voor eerste auto's in B1 gebied worden (ook) duurder. Hoewel we de bewoners in B1 zoveel als mogelijk willen ontzien worden deze vergunningen toch duurder. Ook hier hebben we in het kader van de parkeerregulering gekeken naar de waarde van het autobezit en de waarde van de openbare ruimte en de parkeertarieven in andere gemeenten. De kosten van de vergunning blijven een fractie van de totale autokosten, nl minder dan 5% (gebaseerd op: https://www.nibud.nl/onderwerpen/uitgaven/autokosten/). We onderzoeken compensatiemogelijkheden voor de laagste inkomens.
Beslispunt	
2	De kosten voor de naheffingsaanslag vast te stellen op het wettelijk maximum.
Argumenten	
2.1	<u>Hiermee worden de kosten voor de naheffingsaanslag op het maximaal in rekening te brengen bedrag gesteld.</u> Per etmaal mag de gemeente de kosten van het opleggen van de naheffingsaanslag in rekening brengen bij de parkeerder die een naheffingsaanslag ontvangt. Het gaat om de kosten van de handhaving en de administratieve verwerking. Er mogen niet meer kosten in rekening worden gebracht dan ervoor worden gemaakt, met een wettelijk maximum. Dit maximum wordt jaarlijks door het Rijk vastgesteld. Omdat de gemeente Utrecht meer kosten maakt dan het wettelijk maximum wordt voorgesteld om de kosten op het maximum te bepalen. Dit tarief is voor 2023 vastgesteld op € 72,90.
Beslispunt	
3	In de verordening parkeerbelasting overal de term autodate vergunning te vervangen door deelautovergunning.
Argumenten	
3.1	<u>De term 'autodate' is inmiddels gedateerd, 'deelauto' is duidelijker en heeft daarom de voorkeur</u>

	Dit is een technische wijziging. We maken hiermee ook duidelijker onderscheid tussen deelauto's van deelauto-aanbieders en deelauto's van particulieren die hun auto delen. De term voor de laatstgenoemde is 'vergunning autodelen particulieren'.
Beslispunt	
4	In de verordening parkeerbelasting de volgende aanpassingen door te voeren: - Het opnemen van een nieuwe parkeervergunning genaamd 'deelautovergunning vaste plek' en het tarief gelijk te stellen aan de 'deelautovergunning'. - Een nieuwe zone genaamd 'zone DA (Deelauto)' op te nemen die bestaat uit de vaste plekken voor deelauto's buiten betaald parkeren gebied en het tarief vast te stellen op €0,00
Argumenten	
4.1	<u>Met de introductie van de nieuwe deelautovergunning kunnen we voorwaarden verbinden aan het gebruik van vaste plekken (plekken specifiek gereserveerd voor een deelauto) binnen en buiten betaald parkeren gebied.</u> Op dit moment wordt het parkeren van deelauto's op vaste plekken geregeld met een verkeersbesluit, waarbij we geen aanvullende voorwaarden aan de aanbieder kunnen stellen voor het gebruik van de vaste plek. De huidige parkeervergunning en het verkeersbesluit zijn voor onbepaalde tijd geldig. Met de voorgestelde aanpassingen is het mogelijk om zowel voorwaarden aan de deelauto's als aan het benutten van de vaste plek door deelauto's te stellen. Op deze manier kunnen we de maatschappelijke meerwaarde borgen en beter sturen hierop, bijvoorbeeld op goed gebruik van de plek. Deze voorwaarden werkt het college uit in de Nadere regel uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen.
4.2	<u>Met de voorgestelde wijzigingen kunnen we de vaste deelautoplekken binnen de systematiek van de parkeerregelgeving brengen.</u> In de huidige situatie maken de twee typen deelauto's (deelauto's met vaste plek en rayongebonden deelauto's) gebruik van hetzelfde type parkeervergunning. Daarnaast wordt het parkeren van deelauto's op vaste plekken geregeld met een verkeersbesluit. Met de voorgestelde wijzigingen kunnen we de vaste deelautoplekken binnen de systematiek van de parkeerregelgeving brengen. Dit maakt de regelgeving rondom deelauto's duidelijker.
4.3	<u>Met zone DA regelen we de vaste plekken voor deelauto's buiten het betaald parkeren gebied.</u> Deze toevoeging in de parkeerbelastingverordening maakt het mogelijk om ook aan het gebruik van vaste deelautoplekken buiten betaald parkeergebied voorwaarden te verbinden. Voor plekken buiten betaald parkeergebied wordt uiteraard een nultarief gehanteerd. De deelauto-aanbieders betalen (los van de kosten voor de parkeervergunning) wel voor de aanleg van een vaste deelautoplek
Kanttelingen/Risico's	
4.1	<u>Met de nieuwe deelautovergunningen lijkt het proces van aanvragen ingewikkelder te worden.</u> We zorgen ervoor dat de deelautovergunningen in één proces kunnen worden aangevraagd door middel van een overzichtelijk aanvraagformulier, waarbij de aanvrager automatisch de keuze maakt die hem past.

Beslispunt	
5	Met inachtnaam van bovenstaande beslispunten de verordening parkeerbelastingen 2023 vast te stellen.
Argumenten	
5.1	In de verordening staan de nieuwe tarieven die per 1 januari 2023 ingaan. De tarieventabel in de verordening bevat de nieuwe tarieven uit de bijlage 'Overzicht parkeerbelastingtarieven 2023' (beslispunt 1).
5.2	In de verordening staat een aantal aanpassingen voor het product Autodelen

Financiën

Dit betreft de uitwerking van de programmabegroting 2023. De (extra) opbrengst uit de verhoging parkeertarieven worden ingezet voor de ambities uit het coalitieakkoord 2022-2026.

Vervolg

Nadat de raad de verordening heeft vastgesteld wordt deze gepubliceerd op overheid.nl. De nieuwe tarieven worden met ingang van 1 januari 2023 in rekening gebracht. Met ingang van 1 januari 2023 worden ook de wijzigingen m.b.t. de deelautovergunningen van kracht. Wij werken de voorwaarden behorende bij de deelautovergunningen uit in de Nadere regel uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen.

Participatie

M.b.t. de deelautovergunningen:

Door middel van een marktconsultatie zijn negen deelauto-aanbieders geraadpleegd. Daarnaast vragen we advies aan de deelauto-aanbieders bij het uitwerken van de Nadere regel uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen en bij het actualiseren van het proces rondom de aanvraag en het beheer van de parkeervergunningen.

Communicatie

Nadat de raad de verordening heeft vastgesteld worden de tarieven gepubliceerd op de website van de gemeente. Alle vergunninghouders ontvangen een brief waarin de nieuwe tarieven worden vermeld en de extra verhoging wordt beargumenteerd. We zullen in deze brief ook mogelijkheden voor deelmobiliteit onder de aandacht brengen, Zij kunnen een goed alternatief zijn voor de eigen auto.

Niet-Referendabel

Het betreft een raadsvoorstel over de vaststelling van gemeentelijke tarieven en belastingen (artikel 3 lid 2 onder e Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

- Overzicht parkeerbelastingtarieven 2023
- Verordening parkeerbelastingen 2023

Bijlagen informatief

-