



Voorstel aan de gemeenteraad

Heffen parkeerbelasting stadsbreed

Beleidsveld	Mobiliteit
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	§.1.2e
Kenmerk	
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Nee (artikel 3 lid 2 onder e Verordening raadgevend referendum)
Geheim	Nee

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

1. In principe de hele stad, waar nog geen besluit ligt om betaald parkeren in te voeren, aan te wijzen voor het heffen van parkeerbelasting zonder draagvlakmeting.
  2. Beslispunt om Parkeerbelastingverordening aan te passen, want nu zonder draagvlakmeting?
- Burgemeester en wethouders van Utrecht,

Commented [§.1.2e]: waarom staat dit hier?

de secretaris,

de burgemeester,

## Samenvatting

Met dit besluit wordt het mogelijk om in de hele stad zonder draagvlakmeting betaald parkeren in te voeren. Dat is nodig om parkeeroverlast effectiever tegen te gaan, om de openbare ruimte rechtvaardiger te verdelen en de stad en de regio bereikbaar te houden.

## Context

### Aanleiding

In het coalitieakkoord 2022-2026 staat het voornemen om in de hele stad betaald parkeren in te voeren: *De openbare ruimte is schaars in onze stad. Geparkeerde auto's nemen alles bij elkaar veel ruimte in en we vinden het dan ook redelijk dat in dit geval geldt 'de gebruiker betaalt'. Op termijn zal daarom in de gehele stad het gebruiken van de openbare ruimte door auto's belast worden met parkeerbelasting. De opbrengsten van deze 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'.*

In maart 2023 hebben we de aanpak voor invoeren van betaald parkeren in de hele stad vrijgegeven voor inspraak. Het merendeel van de ontvangen reacties gaat niet over de aanpak maar over het voornemen om in de hele stad parkeerbelasting te heffen. Echter, in de Participatie- en inspraakverordening van de gemeente is het heffen van belasting uitgezonderd van participatie of inspraak. *We denken dat we daarmee goede input over de aanpak zijn misgelopen.* Daarom stellen we voor om eerst het principe van het heffen van parkeerbelasting vast te stellen en dan in een korte participatieslag de "hoe-vraag" centraal stellen. De ontvangen inspraakreacties (ter informatie bijgevoegd) nemen we daarin vanzelfsprekend mee. Daarna zullen we de aanpak ter besluitvorming aan de raad voorleggen, met een reactienota met daarin het resultaat van de participatie en beantwoording van de ontvangen inspraakreacties.

Commented [5.1.2.e]: klinkt vrij zeker. Hebben we die signalen echt ontvangen?

Met de mogelijkheid om parkeerbelasting te heffen in de hele stad zonder draagvlakmeting kunnen we parkeeroverlast effectiever en efficiënter aanpakken. Het heffen van parkeerbelasting is daarnaast een belangrijke knop in het Utrechtse mobiliteitsbeleid (Zie Mobiliteitsplan) en in de regionale mobiliteitsstrategie. En met het heffen van parkeerbelasting komt in een groeiende stad meer ruimte vrij voor groen, verblijven fietsparkeren en deelmobiliteit in de openbare ruimte.

### Juridische context

In artikel 10 van de 'Parkeerbelastingverordening Utrecht' is de bevoegdheid tot het aanwijzen van een parkeerbesluit geregeld: *"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."* Omdat we zonder draagvlakmeting parkeerbelasting willen heffen, is een raadsbesluit nodig. Conform het coalitieakkoord kunnen bewoners altijd zelf een draagvlakmeting aanvragen om versneld op betaald parkeren over te gaan.

De vraag of een raadsbesluit over invoeren van betaald parkeren in de hele stad zonder draagvlakmeting referendabel is voorgelegd aan een extern adviesbureau voorgelegd met als resultaat:

"De beslissing van de raad omtrent het invoeren van betaald parkeren in heel Utrecht zonder draagvlakmeting is niet referendabel. Bij het raadsbesluit wordt het college toestemming gegeven op grond van artikel 10 Parkeerbelastingverordening om betaald parkeren voor de hele stad in te voeren zonder draagvlakmeting. Het gaat dus om het door de raad toestaan van het heffen van parkeerbelasting voor locaties waar dat nu nog niet het geval is. Dergelijke besluiten zijn op grond van de Referendumverordening niet referendabel".

Het college heeft inmiddels een raadsvoorstel voor een nieuwe Referendumverordening vastgesteld en ter vaststelling doorgestuurd naar de raad. Ook onder deze concept-verordening vallen raadsbeslissingen omtrent belastingen onder de uitzonderingsgronden.

Commented [5.1.2.e]: hier ook passage over advies van de referendumcommissie

In de participatie- en inspraakverordening van de gemeente Utrecht die is vastgesteld in 2019 wordt het heffen van belasting uitgezonderd. In artikel 3 lid 5 staat dat geen inspraak wordt verleend tav de tarieven voor gemeentelijke dienstverlening en belastingen bedoeld in hoofdstuk XV van de Gemeentewet (d).

Artikel 225 van de Gemeentewet maakt het voor een gemeente mogelijk om parkeerbelasting te heffen voor regulering van parkeren. Betaald parkeren is een goede maatregel om bij een hoge parkeerdruk parkeeroverlast te voorkomen. Regulering van parkeren is ook nodig voor een rechtvaardige verdeling van de openbare ruimte. De stad groeit en daarmee de behoefte aan ruimte voor andere functies dan parkeren zoals spelen, verblijven, groen, deelmobiliteit en/of fietsparkeren (zie ook de RSU 2040). Door toepassing van parkeerregulering ontstaat die ruimte. (zie bijlage 4 met een juridische advies over aanpak in relatie tot art 225 van de Gemeentewet).

#### Beslistermijn

Geen specifieke beslistermijn voorzien.

#### Beoogd effect

Invoeren van betaald parkeren in de stad wordt gefaseerd in een periode van ca 12 jaren (tot 2035) ingevoerd.

#### Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

- [Raadsbrief](#) Invoeren betaald parkeren nav coalitieakkoord en gevolgen lopende projecten van 6 juli 2022
- [Raadsbrief](#) Invoeren betaald parkeren gehele stad van 21 november 2022
- [Raadsbrief](#) Reactie initiatiefvoorstel Niet versneld invoeren betaald parkeren van 16 februari 2023
- [Raadsbrief](#) Vrijgave inspraak Aanpak betaald parkeren zonder draagvlakmeting in de hele stad van 22 maart 2023
- [Raadsbrief](#) Besluit inleidend verzoek raadgevend referendum 'niet versneld betaald parkeren in de hele stad Utrecht' 6 april 2023

Commented [5.1.2.e]: hier niets zeggen over wanneer praktische invoering is voorzien, en welk tijdspad daarvoor nodig is?

### Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	In principe de hele stad, waar nog geen besluit ligt om betaald parkeren in te voeren, aan te wijzen voor het heffen van parkeerbelasting zonder draagvlakmeting.
1.1	<p><u>Met het mogelijk maken van het heffen van parkeerbelasting zonder draagvlakmeting geven we invulling aan het gemeentelijk en regionaal mobiliteitsbeleid.</u></p> <p>Parkeerregulering is een van de knoppen in het mobiliteitsbeleid om te komen tot een duurzaam mobiliteitssysteem. Bij betaald parkeren maken mensen een meer bewuste afweging hoe te reizen. Het effect is dat er minder (rijdende) auto's zijn en mensen vaker kiezen voor lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Dat draagt ook bij aan de bereikbaarheid van en binnen de stad.</p> <p>Ook in de regionale mobiliteitsstrategie, opgesteld in het kader van U-Ned, wordt parkeerbeleid als een belangrijk instrument genoemd om de groei in de regio op te vangen met een duurzaam mobiliteitssysteem waarbij deelmobiliteit, openbaar vervoer, fietsen en lopen centraal staan. 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. Het heffen van parkeerbelasting is bijvoorbeeld een belangrijke voorwaarde in het Alternatief Ring Utrecht waar wij momenteel samen met de provincie aan werken.</p>
1.2	<p><u>Door het heffen van parkeerbelasting ontstaat er ruimte voor andere functies in de openbare ruimte.</u></p> <p>De openbare ruimte is schaars en omdat Utrecht groeit is er meer ruimte nodig voor andere functies zoals groen, verblijven, spelen, fietsparkeren en deelmobiliteit. Met betaald parkeren ontstaat hiervoor meer ruimte.</p>

1.3	<u>Om efficient en effectief parkeeroverlast tegen te gaan is het nodig om parkeerbelasting zonder draagvlakmeting te kunnen heffen.</u>
	Aan de basis van de indeling in blokken ligt de (verwachte) parkeerdruk. Het eerste blok grenst aan gebieden waar al betaald parkeren is en/of waar de parkeerdruk hoog is. Door het waterbedeffect verwachten wij dat de parkeerdruk en/of overlast steeds verschuift naar (aangrenzende) gebieden waar parkeren nog gratis is. Door daar tijdig betaald parkeren in te voeren voorkomen we eventuele parkeeroverlast.
Kanttekeningen/ Risico's	
1.1	<u>Er is in de stad geen draagvlak voor het invoeren van betaald parkeren.</u> Uit ontvangen inspraakreacties (ter informatie bijgevoegd) blijkt dat de meeste mensen tegen betaald parkeren zijn. Alleen als sprake is van parkeeroverlast dan ziet men betaald parkeren als een oplossing. Veel gehoorde argumenten zijn de zorg voor huishoudens met een laag inkomen, het vinden van personeel voor de zo genoemde cruciale beroepen, de impact op ouderen, zeker als zij ook slecht ter been zijn. In een (korte) participatieronde willen wij samen met bewoners en partijen verkennen hoe wij in de aanpak aan deze zorgen tegemoet kunnen komen.

## Financiën

De opbrengsten van de parkeerbelasting investeren we (na aftrek van de extra kosten die dit met zich meebrengt voor de parkeerexploitatie) in de kwaliteit van de stad, in alternatieve vormen van vervoer en voorzieningen in de wijken via het investeringspakket 'Groei in Balans'. Uit deze opbrengsten worden ook de kosten voor het invoeren van betaald parkeren betaald. Voor de berekening van de extra opbrengsten is uitgegaan van de huidige venstertijden in B1 gebied.

## Vervolg

Parallel aan het traject voor een principebesluit over het heffen van parkeerbelasting verkennen we samen met de indieners van inspraakreacties op de Aanpak invoeren betaald parkeren en andere belanghebbenden op welke wijze we inbuvulling gaan geven aan de uitvoering en fasering van d invoering van betaald parkeren. tegemoet kunnen komen aan de geuite zorgen over betaald parkeren. Met het resultaat daarvan leggen wij de aanpak invoeren betaald parkeren ter vaststelling voor aan de gemeenteraad. Hierbij wordt de module Aanpak betaald parkeren, vastgesteld in 2021, vervangen door een nieuwe aanpak.

## Participatie

Het heffen van parkeerbelasting is in de Participatie- en Inspraakverordening van de gemeente Utrecht een van de uitzonderingen.

## Communicatie

Wij zullen de mensen en organisaties die hebben gereageerd op de Aanpak invoeren betaald parkeren informeren over het voorstel voor dit principebesluit en uitnodigen voor de extra participatieronde. Ook andere belangstellenden zijn welkom.

## (Niet)Referendabel

De Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht is niet van toepassing omdat dit een raadsvoorstel over de vaststelling van gemeentelijke tarieven en belastingen (artikel 3 lid 2 onder e Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht).

## Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

Commented [5.12.6]: is toch niet extra? We hebben toch al uitgebreid geparticipeerd?

- Bijlagen informatief
- Ontvangen inspraakreacties