

Aan de gemeenteraad

<b>Behandeld door</b>	5.1.2.e @utrecht.nl	<b>Datum</b>	
<b>Doorkiesnummer</b>	1 4030	<b>Kenmerk</b>	11334075
<b>E-mail</b>	5.1.2.e @utrecht.nl	<b>Onderwerp</b>	Strekt ter vervanging Raadsvoorstel Wijziging parkeerbelastingverordening voor heffen parkeerbelasting stadsbreed
<b>Bijlage(n)</b>	3	<b>Beleidsveld</b>	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 raadsleden heeft aangegeven dat dit raadsvoorstel niet past binnen de regels van Sturen en Verantwoorden omdat als eerste beleid moet worden vastgesteld voordat een verordening kan worden aangepast. Zij hebben gevraagd om aanpassing van het raadsvoorstel en willen dit afwachten voordat zij over de verdere procedure van de raadsvoorstel besluiten. In deze brief gaan we hierop in. Daarnaast treft u de beantwoording aan van Toezegging 488.

## Kaders voor het heffen parkeerbelasting stadsbreed

### De beleidsnota Standaard voor de beleidscyclus 2023

De beleidsnota Standaard voor de beleidscyclus 2023 is de basis voor de aanpak van Sturen en Verantwoorden. In deze nota staat: “De kaders zijn van toepassing op documenten waarin gemeentelijk beleid wordt vastgesteld. Andere gemeentelijke instrumenten zoals verordeningen, beleidsregels en beschikkingen zoals bedoeld in de Algemene wet bestuursrecht vallen buiten de Standaard voor de beleidscyclus.” We begrijpen echter uw vraag over hoe het raadsvoorstel Wijziging parkeerbelastingverordening voor heffen parkeerbelasting stadsbreed zich verhoudt tot vastgesteld beleid en Sturen en Verantwoorden.

In de Standaard wordt onderscheid gemaakt tussen 3 categorieën (bestuurlijke) stukken:

- Visie,
- Beleidsnota
- Uitvoeringsprogramma

Hoewel de parkeervisie en de “oude” module al in 2021 zijn vastgesteld, dus ruimschoots voor de vaststelling van de beleidsnota Standaard voor de beleidscyclus, hebben we aan de hand van

kenmerken de parkeervisie en de module Aanpak betaald parkeren kunnen indelen. Zie de tabel hieronder.

Soort document	Kenmerkend mbt doelen	Toepassing
visie	Doelen: ambities, stip op de horizon	<b>Parkeervisie</b> Doelstellingen parkeervisie (vastgesteld in het raadsvoorstel).
beleidsnota	vertaling van ambities in concrete doelstellingen. Samenhang met eventuele bovenliggende ambities en/of doelstellingen, zoals wetgeving, afspraken coalitieakkoord, visie.	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
uitvoeringsprogramma	In het uitvoeringsprogramma worden doelstellingen uit de beleidsnota vertaald naar concrete acties en resultaten in de tijd, en uitwerking van de budgetten van de beleidsnota.	<b>Module:</b> De module Aanpak betaald parkeren 2024 - 2035 is een uitwerking van de Parkeervisie. Deze module komt in plaats van de module Aanpak betaald parkeren (die eind 2021 is vastgesteld door de gemeenteraad). We beschrijven in deze module hoe we in de komende jaren in de hele stad betaald parkeren gaan invoeren.

## De Parkeervisie

De parkeervisie heeft dus vier doelstellingen, nl:

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 stonden in het raadsvoorstel in de argumenten 1.2, 1.3 en 1.4. Ze komen overeen met de doelstellingen van de parkeervisie. Het gaat dus om meer doelstellingen dan alleen de aanpak van parkeeroverlast. Het raadsvoorstel past dus in de kaders van de Parkeervisie.

## De parkeerbelastingverordening

De raad is bevoegd voor het aanwijzen van gebieden voor betaald parkeren zonder draagvlakmeting (artikel 10 van de parkeerbelastingverordening). Tegelijkertijd blijft de mogelijkheid van een draagvlakmeting bestaan indien bewoners en bedrijven parkeeroverlast ervaren. Hiermee kan dus 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.

In de parkeerbelastingverordening hebben we wel de bijlage aangepast. In deze bijlage staat de prioritering van de gebieden voor het heffen van parkeerbelasting. Het vaststellen van de prioritering in een blok is volgens ons een raadsbevoegdheid. Dit is een van de beslispunten in het raadsvoorstel dat voorligt.

## De module Aanpak betaald parkeren 2024 - 2035

De 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 daarom volgens de filosofie van Sturen en Verantwoorden in de categorie uitvoeringsprogramma, waarbij de bevoegdheid bij het college ligt. De bij de prioritering gebruikte criteria zijn niet nieuw maar worden nu ook al gebruikt (parkeerdruk, aantal meldingen en grote bouwontwikkelingen). Wij willen de module nog 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.

## Kortom

Wij zijn van mening dat het raadsvoorstel voor de geleidelijke invoering van betaald parkeren past binnen de geldende kaders. We vinden daarbij wel dat we dit duidelijker in het raadsvoorstel hadden kunnen opnemen. Daarom hebben we het raadsvoorstel hierop aangepast. Een strekt ter vervanging komt naar u toe.

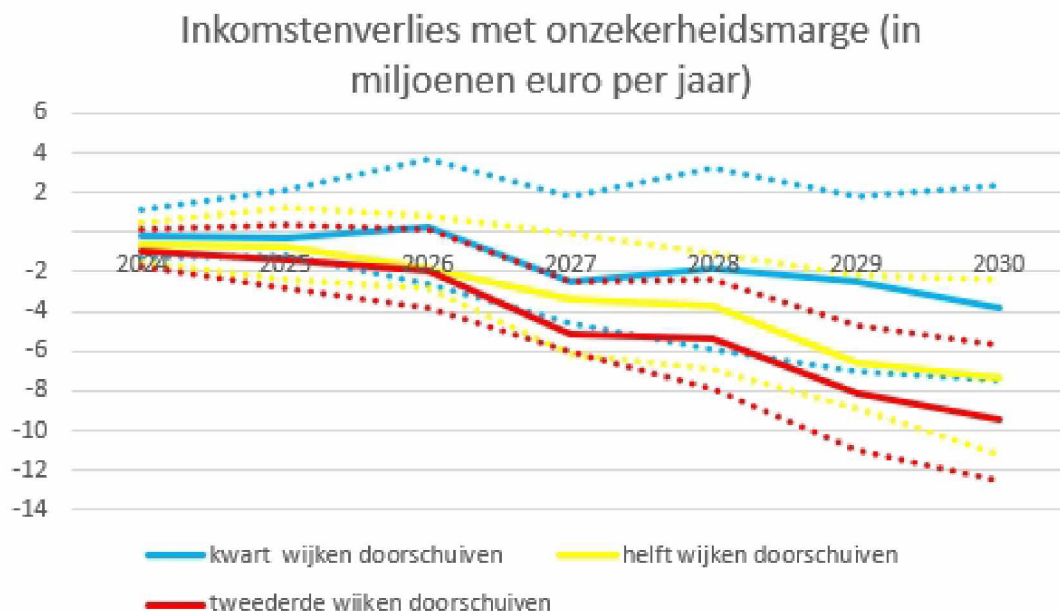
## Toezegging 488

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 vergadering 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 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

**Burgemeester en wethouders**

Datum

Ons kenmerk

steeds nauwkeuriger zal worden. De raming van de parkeerinkomsten wordt jaarlijks geactualiseerd in het Meerjaren Perspectief Ruimte.

Wij hopen u zo voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,  
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,