

Voorstel aan de gemeenteraad

Verordening Parkeerbelastingen 2024

Beleidsveld	Mobiliteit
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Leonie Wilmink
Kenmerk	11534354
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. De verordening parkeerbelastingen 2024 vast te stellen, met daarin de volgende aanpassingen:
 - a. de tarieven aan te passen met de jaarlijkse berekende inflatie conform de nota Lokale heffingen (6,50%),
 - b. de tarieven voor bezoekers (kort parkeren) in gebieden A1, A2, B1 en de daaraan gerelateerde vergunningen conform de bijlage 'Overzicht parkeerbelastingtarieven 2024' - te verhogen per 1 januari 2024,
 - c. de kosten voor de naheffingsaanslag vast te stellen op het wettelijk maximum,
 - d. een nieuwe parkeervergunning genaamd 'deelautovergunning stadsbreed' op te nemen en het tarief gelijk te stellen aan de 'deelautovergunning' in gebied A1 (€615,48 per jaar in 2024).

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

Samenvatting

Jaarlijks wordt de verordening parkeerbelastingen geactualiseerd. Met dit raadsvoorstel wordt de raad voorgesteld om het tarief voor 2024 vast te stellen. Het tarief is aangepast met de inflatie (6,50%). Daarnaast wordt voorgesteld de tarieven voor bezoekers (kort parkeren) en de daaraan gerelateerde parkeerproducten, in lijn met [de uitvoering van het coalitieakkoord](#), per 1 januari 2024 extra te verhogen.

Tot slot introduceren we een parkeervergunning waarmee deelauto's stadsbreed kunnen parkeren.

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. De extra verhoging per 1 januari 2024 is in lijn met het coalitieakkoord, waarbij er in 2023 is besloten om de parkeertarieven voor bezoekers in 2023 en 2024 in twee gelijke stappen 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. 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 '[Groei in Balans](#)'. De nieuwe tarieven staan in de bijlage.

Aanleiding introductie deelautovergunning stadsbreed

In het coalitieakkoord staat dat een deelauto in 2030 normaler is dan een eigen auto. In het [Mobiliteitsplan 2040](#) staat 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. In het [Plan van Aanpak Deelmobiliteit](#) staat dat we onderzoeken hoe Utrecht ook de zogenaamde 'free-floating' deelauto's kan faciliteren. In Utrecht faciliteren we tot nu toe 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.

Om ook het type free floating deelauto's te faciliteren, introduceren we de nieuwe 'deelautovergunning stadsbreed'.

Met meer vormen van autodelen worden deelauto's een aantrekkelijker alternatief voor de eigen auto. Free-floating deelauto's bieden meer flexibiliteit voor gebruikers, doordat ze het voertuig op punt A kunnen ophalen en op punt B weer kunnen inleveren en de kosten tijdens de huur niet doorlopen terwijl de gebruiker op de bestemming is. De free-floating deelauto's kunnen worden opgehaald of achtergelaten in Utrecht en in andere regio's of steden waar de aanbieders uit Utrecht actief zijn.

We geven de proef vorm met aanvullende voorwaarden in de Nadere regel uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen. Het college heeft deze in concept vastgesteld op 12 september 2023, zodat uw raad hier al kennis van kan nemen bij het vaststellen van dit raadsvoorstel. In de voorwaarden staat bijv. dat maximaal 2 deelauto-aanbieders het recht krijgen om vergunningen af te nemen, dat de maximale looptijd 3 jaar is en dat iedere aanbieder bij aanvang maximaal 75 vergunningen mag aanvragen. Daarnaast stellen we voorwaarden die ervoor zorgen dat voornamelijk regionale en interstedelijke ritten worden gemaakt en dat korte binnenstedelijke ritten zoveel mogelijk voorkomen worden.

Juridische context

Artikel 216 van de Gemeentewet bevat de bevoegdheid van de gemeenteraad om belastingverordeningen en tarieventabel vast te stellen. Tegen deze verordening kan geen bezwaar of beroep worden ingesteld.

De parkeerbelasting wordt geheven op grond van artikel 225 Gemeentewet.
De aanvullende voorwaarden bij de deelautovergunning stadsbreed zijn opgenomen in de Nadere regel Uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen.

Beslistermijn

Voor inwerkingtreding van de verordening per 1 januari 2024 is besluitvorming door de gemeenteraad uiterlijk eind december 2023 nodig.

Beoogd effect

Verhoging parkeertarieven

Met dit raadsvoorstel wordt de raad voorgesteld om de tarieven parkeerbelasting voor 2024 vast te stellen. De nieuwe tarieven gaan in per 1 januari 2024.

Introductie deelautovergunning stadsbreed

Tijdens de proef onderzoeken we of het free floating concept voor gebruikers een goede aanvulling is op het huidige aanbod van deelauto's en in hoeverre er negatieve effecten ontstaan (die niet beheersbaar zijn).

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

Verhoging parkeertarieven

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

Conform [motie 126](#) wordt er uitvoering gegeven aan het coalitieakkoord 2022-2026 waardoor de tarieven voor bezoekers in 2023 en 2024 in twee gelijke stappen extra worden verhoogd.

Introductie deelautovergunning stadsbreed

- In [de Raadsbrief Actuele Ontwikkeling Anders Reizen](#) is opgenomen dat we onderzoeken hoe Utrecht ook free-floating en back-to-many concepten kan faciliteren.
- In de [Raadsbrief met aanpassingen Nadere regel uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen](#) zijn eerdere wijzigingen in de voorwaarden voor deelautovergunningen toegelicht.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De verordening van de parkeerbelastingen 2024 vast te stellen, met daarin de volgende aanpassingen: a. de tarieven aan te passen met de jaarlijkse berekende inflatie conform de nota Lokale heffingen (6,50%), b. de tarieven voor bezoekers (kort parkeren) in gebieden A1, A2, B1 en de daaraan gerelateerde vergunningen conform de bijlage 'Overzicht parkeerbelastingtarieven 2024' - te verhogen per 1 januari 2024, c. de kosten voor de naheffingsaanslag vast te stellen op het wettelijk maximum, d. een nieuwe parkeervergunning genaamd 'deelautovergunning stadsbreed' op te nemen en het tarief gelijk te stellen aan de 'deelautovergunning' in gebied A1 (€615,48 per jaar in 2024).
Argumenten	
1.1	Conform de Nota lokale heffingen worden de tarieven aangepast aan de inflatie. Jaarlijks wordt de verordening parkeerbelastingen geactualiseerd. De tarieven zijn aangepast met de inflatie (6,50%). 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.
1.2	Met het verhogen van de parkeertarieven wordt autoverkeer in de stad ontmoedigd.

	Het mobiliteitsbeleid zet in op lopen, fietsen en gebruik van het OV. Autogebruik in de stad willen wij ontmoedigen. Verhoging van parkeertarieven voor bezoekers (kortparkeerders) is daarbij één van de knoppen. Als parkeren duur is dan zullen mensen vaker overwegen de auto te laten staan en 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. In de programmabegroting 2023 is het voorstel opgenomen om de parkeertarieven voor bezoekers in 2023 en 2024 in twee gelijke stappen te verhogen.
1.3	<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. Voor 2024 is dit € 76,70. Omdat de gemeente Utrecht meer kosten maakt dan het wettelijk maximum wordt voorgesteld om de kosten op het maximum te bepalen.
1.4	<u>Met deze nieuwe parkeervergunning geven we invulling aan de actie uit het Plan van Aanpak deelmobiliteit om te onderzoeken hoe Utrecht free-floating deelauto concepten kan faciliteren.</u> <i>Met meer vormen van autodelen worden deelauto's een aantrekkelijker alternatief voor de eigen auto.</i> Het free-floating concept heeft voordelen voor de reiziger zoals meer flexibiliteit omdat enkele ritten met deelauto's mogelijk worden ook in combinatie met bv. OV, aantrekkelijker beprijzing omdat de huur niet doorloopt terwijl de reiziger op een (tussen)bestemming is en een betere aansluiting op een regionaal/landelijk netwerk van deelauto's (interstedelijke ritten). <i>Met de nieuwe deelautovergunning stadsbreed kunnen we een proef met free-floating deelauto's opzetten en voorwaarden stellen aan free floating deelauto's.</i> In de voorwaarden nemen we eisen op om te sturen op de positieve effecten en mogelijke negatieve effecten te voorkomen. Voorbeelden hiervan zijn dat meer dan 25% van het totale aantal ritten langer moet zijn dan 7,5 km, dat aanbieders een regionaal en/of landelijk servicegebied hebben, dat aanbieders zorgen voor een goede spreiding over de stad en dat clustering voorkomen moet worden. <i>Het tarief voor de nieuwe deelautovergunning stadsbreed is vergelijkbaar met dat van de andere grote steden waar free-floating deelauto's worden aangeboden.</i> Met de nieuwe deelautovergunning stadsbreed hebben deelauto's een recht om in de hele stad in het hele betaald parkeren gebied te parkeren. Daarom stellen we het tarief gelijk aan de parkeervergunning voor bewoners voor het duurste stadsdeel A1. Als blijkt dat de deelauto's vooral buiten zone A1 parkeren, kunnen we het tarief voor het jaar erna verlagen. Het tarief is nagenoeg gelijk aan het tarief in Rotterdam, ligt hoger dan in Den Haag en lager dan in Amsterdam.
Kanttekeningen/Risico's	
1.2	<u>Met het verhogen van de parkeertarieven wijken bezoekers (kort parkeren) uit naar gebieden waar betaald parkeren nog niet is ingevoerd.</u> We zetten in op het ontmoedigen van autogebruik in de stad. De bezoekers wijken mogelijk uit naar gebieden waar het betaald parkeren nog niet is ingevoerd. Hierdoor kan de parkeerdruk en het zoekverkeer in de stad gaan toenemen.
1.4	Het free-floating concept heeft mogelijke negatieve effecten. Bij de nieuwe deelautovergunning stadsbreed nemen we voorwaarden op om te sturen op de positieve effecten en mogelijk negatieve effecten te voorkomen. Mogelijke risico's zijn o.a. korte stadsritten, mogelijke kannibalisatie op het OV en actieve mobiliteit, clustering van de free-floating deelauto's in het centrumgebied. We

	monitoren het gebruik en de bezetting zodat we kunnen bijsturen gedurende de proefperiode.

Financiën

Dit betreft de uitwerking van de programmabegroting 2024. De (extra) opbrengst uit de verhoging parkeertarieven wordt ingezet voor de ambities uit het coalitieakkoord 2022-2026.

De kosten voor de monitoring, de evaluatie en de communicatie voor de deelautovergunning stadsbreed ramen we op € 45.000,-- en dekken we uit de middelen van het programma Bereikbaarheid onderdeel 'Anders Reizen' (gekoppeld aan het Plan van Aanpak deelmobiliteit).

Vervolg

Verhoging parkeertarieven

Nadat de raad de verordening heeft vastgesteld wordt deze gepubliceerd op overheid.nl. De nieuwe tarieven worden met ingang van 1 januari 2024 in rekening gebracht.

Introductie deelautovergunning stadsbreed

Met ingang van 1 januari 2024 worden de wijzigingen m.b.t. de deelautovergunning stadsbreed van kracht. De vergunningen kunnen worden verleend als de procedure voor het verkrijgen van het recht op vergunningen tijdens de proefperiode op grond van de nadere regel is doorlopen. Naar verwachting start de proef in Q2 van 2024.

Participatie

M.b.t. Introductie deelautovergunning stadsbreed

Door middel van een marktconsultatie zijn deelauto-aanbieders van free-floating deelauto's geraadpleegd.

Communicatie

De nieuwe tarieven worden naast publicatie op overheid.nl gemeld op de website van de gemeente. Alle vergunninghouders ontvangen een brief waarin de nieuwe tarieven worden vermeld.

Niet-Referendabel

Dit raadsvoorstel is niet-referendabel omdat het een raadsvoorstel betreft over de vaststelling van gemeentelijke tarieven en belastingen (artikel 3 lid 2 onder e Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

- Verordening parkeerbelastingen 2024
- Overzicht parkeerbelastingtarieven 2024

Bijlagen informatief

-