

Nader verkennend onderzoek parkeerbelasting gemeente Duiven



Nader verkennend onderzoek parkeerbelasting gemeente Duiven

Rapport
Gemeente Duiven

Inhoudsopgave

H1 Inleiding	1
1.1 Opdracht	1
1.2 Aanpak	1
1.3 Indeling rapport	1
H2 Verkennend onderzoek parkeerbelasting	2
H3 Scenario's parkeerbelasting	4
3.1 Tariefstructuren en scenario's	5
3.2 Beperkingen en vrijstellingen	5
3.3 Jaaropbrengsten met realistische correcties	5
3.3.1 Scenario zonder Jumbo/Lidl (571 parkeerplaatsen)	6
3.3.2 Scenario met Jumbo/Lidl (732 parkeerplaatsen)	6
3.3.3 Nettoverschil in opbrengst met en zonder Jumbo/Lidl	6
3.4 Kosten	6
3.4.1 Raming eenmalige implementatiekosten	6
3.4.2 Raming structurele kosten	7
3.5 Netto-opbrengst	7
3.5.1 Netto-opbrengstberekening (zonder supermarkten)	7
3.5.2 Netto opbrengstberekening (met supermarkten)	7
H4 Ter afsluiting	8
Colofon	9

Dit document (inclusief eventuele bijlagen) is opgesteld door BMC en de (auteurs)rechten met betrekking tot de inhoud en het format van dit document berusten bij BMC. Dit document is uitsluitend bedoeld voor gebruik door de opdrachtgever en mag niet worden gepubliceerd of aan anderen ter beschikking worden gesteld zonder uitdrukkelijke voorafgaande toestemming van BMC.

H1 | Inleiding

1.1 Opdracht

Het college van de gemeente Duiven heeft gevraagd naar een nadere specificatie van het bedrag aan opbrengstpotentieel van de parkeerbelasting. Het gaat bij de parkeerbelasting specifiek om het centrum (de binnenstad) van Duiven.

1.2 Aanpak

Op basis van de opgevraagde gegevens, zoals de aantallen parkeerplaatsen en de geschatte bezetting, hebben we het in het verkennend onderzoek genoemde opbrengstpotentieel nader ingevuld. We hebben gewerkt met een schatting van de bezetting en diverse varianten in tarieven.

1.3 Indeling rapport

Hoofdstuk 2 geeft een samenvatting van het verkennend onderzoek. In hoofdstuk 3 gaan we in op diverse scenario's om ten slotte in hoofdstuk 4 een korte afsluiting te geven van ons onderzoek.

H2 | Verkennend onderzoek parkeerbelasting

Hieronder is het onderdeel parkeerbelasting uit het verkennend onderzoek opgenomen:

A. Korte beschrijving

- Rechtsgrond: Artikel 225 van de Gemeentewet.
- Doel: Inkomsten algemene middelen.
- Vrij besteedbaar: Ja.
- Opbrengstlimiet: Geen wettelijke limiet.
- Belastbaar feit: Het parkeren van een voertuig op de door de gemeente aangewezen plaatsen, tijden en wijze, en voor het verlenen van parkeervergunningen voor het parkeren van voertuigen op specifieke locaties.
- Belastingplicht: Bestuurder van het geparkeerde voertuig en in geval van een parkeervergunning de aanvrager.
- Heffingsmaatstaf: Het tarief kan variëren op basis van de parkeerduur, het tijdstip van parkeren, de gebruikte oppervlakte en de locatie van de parkeerplaats.

B. Opbrengstpotentieel

- Opbrengstpotentieel: De geschatte opbrengst van parkeerbelasting is tussen de € 500.000 en € 1.000.000. Dit is een grove, niet verder onderbouwde schatting op basis van vergelijking met andere gemeenten.
- Eenmalige/structurele kosten van uitbreiding: De eenmalige kosten bestaan uit het inrichten van het heffingssysteem, de aanschaf van parkeerautomaten en bebording en het mogelijk aannemen van handhaving. De structurele kosten bestaan uit jaarlijkse lasten van de ICT, onderhoud parkeerautomaten en handhaving. De geschatte eenmalige kosten bedragen tussen de € 150.000 en € 300.000. De geschatte structurele kosten bedragen maximaal € 100.000 per jaar. Dit is een grove, niet verder onderbouwde schatting op basis van vergelijking met andere gemeenten.
- Effecten op gedrag: Voor consumenten kan het betalen van parkeerkosten een drempel zijn, wat kan leiden tot een afname van het aantal bezoekers aan winkelgebieden. Weerstand bij ondernemers omdat de concurrentiepositie door invoering van parkeerbelasting verzwakt.

C. Samenhang met andere belastingen

Er is geen samenhang met andere belastingen.

D. Vergelijk met andere gemeenten

Gemeente Arnhem: 2 tarieven per uur en een dagtarief. Overige tarieven conform de tarieventabel in de verordening.

Gemeente Doesburg: € 1,55 per uur. Overige tarieven conform de tarieventabel in de verordening.

Gemeente Doetinchem: 4 gebieden met uurtarieven en dagtarieven. Overige tarieven conform de tarieventabel in de verordening.

Gemeente Duiven: Niet van toepassing.

Gemeente Westervoort: Niet van toepassing.

Gemeente Zevenaar: 2 tariefcodes met uitzonderingen en maximale tarieven. Overige tarieven conform de tarieventabel in de verordening.

E. Invoering kansrijk

- Is de invoering kansrijk? Ja, afhankelijk van een aantal factoren.
- Motivering: De invoering van parkeerbelasting biedt de mogelijkheid om aanzienlijke extra inkomsten te genereren. Door het aanwijzen van betaalde parkeerzones kan de gemeente zowel het gebruik van parkeerplaatsen reguleren als de financiële middelen verkrijgen. Van de opbrengst uit deze belasting kunnen parkeervoorzieningen en infrastructuur onderhouden worden die anders vanuit algemene middelen bekostigd werden. Als er meeropbrengst is, kan dit vloeien naar algemene middelen en gebruikt worden voor andere doelen. Het af te bakenen gebied en de tariefstelling bepalen hoeveel inkomsten gegenereerd kunnen worden.
- Risico's: De mate van opbrengst uit parkeerbelasting is sterk afhankelijk van het af te bakenen gebied en de tariefstelling. Het is essentieel dat deze zorgvuldig worden afgestemd om zowel voldoende inkomsten te genereren als negatieve effecten op de lokale economie en het bezoekersgedrag te voorkomen. Een te hoog tarief kan leiden tot minder bezoekers of een afname in lokale bedrijvigheid, wat uiteindelijk kan resulteren in minder opbrengsten uit zowel parkeerbelasting als andere gemeentelijke inkomsten, zoals onroerendezaakbelasting gebruikersheffing door vertrek ondernemers waardoor er leegstand kan ontstaan. Door de tariefstelling goed af te stemmen en het gebied zorgvuldig af te bakenen, kan dit risico gemitigeerd worden. Het is belangrijk dat de invoering van de belasting niet leidt tot onverwachte negatieve effecten, zoals het verplaatsen van bezoekers naar nabijgelegen gemeenten.

H3 | Scenario's parkeerbelasting

In dit hoofdstuk onderzoeken we de potentiële opbrengst van parkeerbelasting in het centrum van Duiven na realisatie van de nieuwbouw van de Jumbo met een netto-uitbreiding van 74 parkeerplaatsen. Hierbij kijken we naar de parkeeropbrengsten en kosten in verschillende scenario's, zowel zonder als met de parkeerplaatsen van Jumbo en Lidl.

Een overzicht van het parkeergebied is weergegeven in onderstaande kaart:



Overzicht aantal parkeerplaatsen:

Categorie	Aantal parkeerplaatsen
Gemeentelijke eigendom:	
Reguliere parkeerplaatsen	532
Elektrische parkeerplaatsen	8
Speciale parkeerplaatsen	9
GPP-A (gehandicaptenplaatsen A)	17
GPP-K (gehandicaptenplaatsen K)	5

Totaal gemeentelijk eigendom	571 (31 vrijgesteld)
-------------------------------------	-----------------------------

Niet in eigendom van de gemeente	
Lidl	61
Jumbo (huidig)	26
Jumbo (nieuwbouw netto uitbreiding 74 pp)	100
Totaal niet-gemeentelijk eigendom	87 (huidig) 161 (nieuwbouw)

Totaal aantal parkeerplaatsen	658 (huidig) 732 (nieuwbouw)
--------------------------------------	-------------------------------------

De parkeerbezetting is gecorrigeerd op basis van twee effecten.

Ten eerste leidt de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen van 658 naar 732 tot een daling van de bezettingsgraad met circa 10,1%, doordat dezelfde parkeervraag zich over meer plekken verspreidt.

Daarnaast is een afname van 15% toegepast vanwege het verwachte weglekeffect door de invoering van parkeerbelasting. Dit effect bestaat uit 10% uitwijking door bewoners en werknemers en 5% door overige parkeerders.

Gezamenlijk resulteert dit in een totale daling van de oorspronkelijke bezetting met 25,1%, wat overeenkomt met een correctiefactor van 74,9%.

Periode	Bezettingsgraad oude situatie	Na correctie 74,9%
Werkdagen - ochtend	63%	47,2%
Werkdagen - middag	73%	54,7%
Koopavond	55%	41,2%
Zaterdag - ochtend	63%	47,2%
Zaterdag - middag	71%	53,2%

Verder is er sprake van verminderde beschikbaarheid op enkele specifieke dagen:

- dinsdagochtend: -40 plaatsen;
- donderdag: -6 plaatsen;
- zaterdag: -8 plaatsen.

De bezettingsgraden zijn gewogen gecorrigeerd waarbij werkdagdelen zwaarder meetellen, omdat deze vijf keer per week voorkomen. Inclusief de beperkingen op specifieke dagen leidt dit tot een aangepaste, afgeronde gemiddelde bezettingsgraad van 50%.

In het scenario waarin de parkeerterreinen van Jumbo en Lidl buiten de heffing blijven, ontstaat een weglekeffect. Dit effect is niet in de berekeningen verwerkt.

De betaalde parkeertijden zijn:

- maandag t/m donderdag: 09:00 - 18:00 uur
- Vrijdag inclusief koopavond 09:00 - 21:00 uur
- zaterdag: 09:00 - 17:00 uur

3.1 Tariefstructuren en scenario's

Voor de berekening van de parkeergelden is uitgegaan van drie scenario's:

1. Basistarief (model Zevenaar): € 1,00 per 60 minuten, tweede uur gratis, € 2,30 voor 5 uur en € 4,30 per dag.
2. Verhoogd tarief: hetzelfde als basistarief, maar verhoogd met circa 10% (€ 1,10 per uur, € 2,50 voor 5 uur en € 4,80 per dag).
3. Progressief tarief: € 1,00 per uur, tweede uur gratis, daarna oplopend met € 1,10 per uur voor het 3e en 4e uur en € 1,20 voor het 5e uur. Vanaf het 6e uur geldt een vast dagtarief van € 5,20.

Uit onderzoek blijkt dat bij een verhoging van het parkeertarief de parkeerbezetting afneemt. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) hanteert hiervoor een prijselasticiteit van -0,3, wat inhoudt dat een tariefverhoging van 10% leidt tot circa 3% afname in parkeerbezetting. Voor de scenario's met verhoogd tarief en progressief tarief is deze prijselasticiteit toegepast in de berekening van de bezettingsgraad.

Bij een progressief tarief, waarbinnen het tweede uur gratis is en er sprake is van een oplopend uurtarief met een dagplafond, ligt het gemiddelde parkeertarief hoger dan het basistarief.

Dit scenario leidt naar verwachting tot een extra daling van 3% in de bezettingsgraad vergeleken met het verhoogde tarief.

Tarief	Bezettingsgraad
Basistarief	50%
Verhoogd tarief	48,5%
Progressief tarief	47%

Om een gemiddeld transactiebedrag te kunnen berekenen per scenario, worden de hieronder genoemde aannames gedaan over de verdeling van parkeertijd per bezoek. Hiermee wordt op grond van de tarieven het gemiddeld bedrag per transactie berekend.

Parkeertijd	Aandeel bezoekers
-------------	-------------------

0-1 uur	60%
1-2 uur	20%
2-5 uur	10%
Hele dag > 5 uur	10%

3.2 Beperkingen en vrijstellingen

De 9 speciale parkeerplaatsen en 22 gehandicaptenparkeerplaatsen (in totaal 31) zijn uitgezonderd van belastingheffing. Deze plekken zijn daarom buiten de opbrengstberekening gehouden.

Voor de berekening van de parkeergelden is uitgegaan van de overige 540 gemeentelijke parkeerplaatsen (571 totaal minus 31 vrijgestelde plaatsen).

In de scenario's waarbij de parkeerterreinen van Jumbo en Lidl worden meegenomen in de belastingheffing, worden de daar aanwezige parkeerplaatsen bij het totaal van 540 belastbare gemeentelijke plaatsen opgeteld.

3.3 Jaaropbrengsten met realistische correcties

Berekening: bezette plekken × 4,5 transacties × gemiddeld tarief × 312 dagen.

Er is gekozen voor een rotatiegraad van 4,5 rotaties per bezette parkeerplek per dag, omdat het centrum een gemengde bestemming heeft met winkels en horeca die kort parkeren stimuleren. De aanwezigheid van twee supermarkten (Jumbo en Lidl) draagt bij aan een hogere rotatie, aangezien klanten hier vaak kort parkeren voor hun boodschappen. Dit maakt een rotatiegraad van 4,5 realistisch voor het centrumgebied van Duiven.

Gemiddeld transactiebedrag:

- basistarief: € 1,46
- verhoogd tarief: € 1,61
- progressief tarief: € 1,66

3.3.1 Scenario zonder Jumbo/Lidl (540 parkeerplaatsen)

Scenario	Bezette plaatsen	Transactie p.d.p.pp	dagen	Gemiddeld transactiebedrag	Opbrengst per jaar
Basistarief	270 (50%)	4,5	312	€ 1,46	€ 553.457
Verhoogd tarief	262 (48,5%)	4,5	312	€ 1,61	€ 592.235
Progressief tarief	254 (47%)	4,5	312	€ 1,66	€ 591.983

Kanttekening bij dit scenario:

In dit scenario zijn de parkeerterreinen van Jumbo en Lidl buiten de heffing gehouden, waardoor het aannemelijk is dat bezoekers van het centrum naar deze gratis terreinen uitwijken. Dit extra weglekeffect is nu niet meegenomen in de opbrengstberekeningen. In de praktijk kan dit effect aanzienlijk zijn, waardoor de werkelijke parkeeropbrengst lager uitvalt dan in dit scenario is berekend.

3.3.2 Scenario met Jumbo/Lidl (701 parkeerplaatsen)

Scenario	Bezette plaatsen	Transactie p.d.p.pp	dagen	Gemiddeld transactiebedrag	Opbrengst per jaar
Basistarief	351 (50%)	4,5	312	€ 1,46	€ 719.494
Verhoogd tarief	340 (48,5%)	4,5	312	€ 1,61	€ 768.550
Progressief tarief	330 (47%)	4,5	312	€ 1,66	€ 769.111

3.3.3 Nettoverschil in opbrengst met en zonder Jumbo/Lidl

Scenario	Opbrengst zonder Jumbo/Lidl	Opbrengst met Jumbo/Lidl	Netto verschil
Basistarief	€ 553.457	€ 719.494	€ 166.037
Verhoogd tarief	€ 592.235	€ 768.550	€ 176.315
Progressief tarief	€ 591.983	€ 769.111	€ 177.128

3.4 Kosten

3.4.1 Raming eenmalige implementatiekosten

Bij de invoering van betaald parkeren komen eenmalige implementatiekosten kijken, die niet jaarlijks terugkomen maar wél het eerste jaar drukken op de totale exploitatie. Het gaat hierbij onder meer om borden, markeringen, communicatie en juridische voorbereidingen. Deze kosten zijn niet opgenomen in de berekening van de jaarlijkse netto-opbrengst, omdat het om eenmalige opstartuitgaven gaat en geen structurele lasten betreft.

Kostensoort	Bedrag (eenmalig)
Bewegwijzering/verkeersborden	€ 15.000
Markeringen/vaknummering	€ 5.000
Communicatie/informatiecampagne	€ 10.000
Juridische voorbereiding/verordening	€ 5.000
Plaatsen parkeerautomaten	€ 35.000
Kiss & Ride-voorziening bij IKC Remigiusschool	€ 5.000
Totaal eenmalige implementatiekosten	€ 75.000

3.4.2 Raming structurele kosten

Kostenpost	Raming
Handhaving (boa's)	€ 100.000
Administratie & Invordering	€ 25.000
Onderhoud parkeerautomaten	€ 10.000
Software/licentie & transactiekosten	€ 30.000
Klantcontact & bezwaar en beroep/proceskosten	€ 20.000
Afschrijving parkeerautomaten en slagbomen	€ 15.000
Totaal structurele kosten	€ 200.000

3.5 Netto-opbrengst

3.5.1 Netto-opbrengstberekening (zonder supermarkten)

Scenario	Bruto-opbrengst	Netto-opbrengst
Basistarief	€ 553.457	€ 353.457
Verhoogd tarief	€ 592.235	€ 392.235
Progressief	€ 591.983	€ 391.983

3.5.2 Netto opbrengstberekening (met supermarkten)

Scenario	Bruto-opbrengst	Netto-opbrengst
Basistarief	€ 719.494	€ 519.494
Verhoogd tarief	€ 768.550	€ 568.550
Progressief	€ 769.111	€ 569.111

H4 | Ter afsluiting

4.1 Samenvattende opmerkingen

Hieronder geven we enkele afsluitende opmerkingen mee:

- De parkeer-scenario's in dit rapport zijn doorgerekend op basis van drie tarief-opties en de vraag of de parkeerterreinen van Jumbo en Lidl worden opgenomen in het heffingsgebied.
- De mogelijke netto-opbrengst is € 353.457 tot € 569.111 per jaar.
- Er is rekening gehouden met bezettingsgraden, rotatie, vrijstellingen, kosten en tijdsbeperkingen.
- Het al dan niet meenemen van de Jumbo-/Lidl-terreinen in de parkeerbelasting leidt tot een opbrengstverschil.
- Bij de berekening is geen rekening gehouden met mogelijke deling van de opbrengst uit parkeerheffing met de supermarkten als deze terreinen worden meegenomen in de heffing.
- Het rapport biedt een objectieve basis voor verdere besluitvorming.

4.2 Kanttekeningen

In de berekeningen is uitgegaan van een gemiddelde bezettingsgraad op basis van de huidige situatie.

Verondersteld wordt dat de leegstand in het centrum in de toekomst afneemt. Deze aanname leidt tot een hogere verwachte parkeerdruk en zal daarmee ook tot hogere parkeerinkomsten leiden.

Tegelijkertijd kan de invoering van parkeerbelasting dit positieve effect deels tenietdoen. Voor sommige ondernemers en bezoekers vormt het rekenen van parkeerkosten een drempel, wat mogelijk invloed heeft op de aantrekkelijkheid en levendigheid van het centrum.

De combinatie van afnemende leegstand en de introductie van betaald parkeren kan dus tot tegengestelde effecten leiden.

4.3 Nadere overweging: parkeervergunningen

Een deel van de uitwijking van bewoners en werknemers als gevolg van de invoering van parkeerbelasting kan worden opgevangen door het verstrekken van parkeervergunningen.

Voor deze groepen kan een vergunningensysteem een aantrekkelijk alternatief vormen voor betaald parkeren, bijvoorbeeld voor werknemers van lokale ondernemers of bewoners zonder eigen parkeerplek.

Daarmee ontstaat ook een aanvullende inkomstenstroom. In dit rapport is deze opbrengst niet meegenomen in de berekeningen, maar het is denkbaar dat een deel van de uitwijking (ca. 10%) uiteindelijk tegen een verlaagd tarief via vergunningen wordt gereguleerd. Dit verlaagt het netto weglekeffect en biedt beleidsruimte.

4.4 Disclaimer bij aannames en schattingen

De gepresenteerde opbrengstberekeningen zijn gebaseerd op aannames over gedragsveranderingen van parkeerders. Factoren zoals prijselasticiteit en weglekeffecten zijn zorgvuldig ingeschat, maar blijven inherent onzeker en afhankelijk van de daadwerkelijke gedragsreacties van bezoekers, bewoners en ondernemers. De feitelijke opbrengsten kunnen daarom afwijken van de gepresenteerde berekeningen.

BMC

Databankweg 26D
3821 AL Amersfoort

Postbus 490
3800 AL Amersfoort

(033) 496 52 00
info@bmc.nl
www.bmc.nl

KvK BMC Advies 32078667
IBAN NL91ABNA0504035754
BTW NL80.86.63.598 B.01

Colofon

25 maart 2025

Classificatie : Vertrouwelijk

Namen adviseurs :

- Siemen Fuite
- Dirk Jan Konings

Projectnummer : PO052774

Kijk voor meer info op onze website: bmc.nl