

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	7
3.2 Beperkingen en vrijstellingen	8
3.3 Jaaropbrengsten met realistische correcties	8
3.3.1 Scenario zonder Jumbo/Lidl (540 parkeerplaatsen)	8
3.3.2 Scenario met Jumbo/Lidl (701 parkeerplaatsen)	9
3.3.3 Nettoverschil in opbrengst met en zonder Jumbo/Lidl	9
3.4 Kosten	10
3.4.1 Raming eenmalige implementatiekosten	10
3.4.2 Raming structurele kosten	10
3.5 Netto-opbrengst	11
3.5.1 Netto-opbrengstberekening (zonder supermarkten)	11
3.5.2 Netto opbrengstberekening (met supermarkten)	11
H4 Ter afsluiting	12
4.1 Samenvattende opmerkingen	12
4.2 Kanttekeningen	12
4.3 Nadere overweging: parkeervergunningen	13
Colofon	14

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. Ook kan dit weerstand bij ondernemers opleveren, 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: twee 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: vier 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: twee 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
Gemeentelijk 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%, doordat dezelfde parkeervraag zich over meer plekken verspreidt.

Daarnaast is een correctie van 25% toegepast vanwege het verwachte gedragseffect door de invoering van parkeerbelasting. Deze correctie is opgebouwd uit twee onderdelen: een afname van 15% op basis van prijselasticiteit, en een aanvullende 10% correctie voor het zogeheten waterbedeffect.

Het toepassen van een correctie van 15% voor het weglekeffect bij de invoering van parkeerbelasting is gebaseerd op de prijselasticiteit van parkeren. Een gemiddelde prijselasticiteit van -0,3 houdt in dat een tariefstijging van 10% leidt tot een daling van de parkeervraag met 3%. Bij een tariefverhoging van 50% resulteert dit in een afname van 15% ($50\% \times 0,3 = 15\%$). De overstap van gratis naar betaald parkeren wordt door gebruikers vaak als een aanzienlijke verhoging ervaren, wat kan leiden tot een nog grotere daling in de parkeervraag. Daarom is het aannemelijk dat de invoering van betaald parkeren een weglekeffect van 15% of meer veroorzaakt, doordat parkeerders alternatieven zoeken zoals gratis parkeerplaatsen in de buurt, andere vervoersmiddelen gebruiken of hun bezoekgedrag aanpassen.

Daarnaast is aanvullend 10% gecorrigeerd vanwege het waterbede-effect: parkeerders die het centrum blijven bezoeken, maar uitwijken naar gratis parkeerlocaties buiten het heffingsgebied, zoals omliggende woonstraten of supermarkterreinen. Omdat dit effect aanvullend is op de algemene afname van parkeergedrag, is deze extra correctie opgenomen om het risico op overschatting van de opbrengst verder te beperken. Hoewel dit effect naar verwachting sterker optreedt wanneer de parkeerderreinen van Jumbo en Lidl buiten de heffing vallen, is ervoor gekozen om één uniforme correctie toe te passen. Dit voorkomt complexiteit in de raming.

We merken hierbij aanvullend op dat gedragsreacties moeilijk exact te voorspellen zijn. Ook wanneer de supermarkterreinen wel worden belast, blijft enige uitwijk naar omliggende straten of andere alternatieven aannemelijk.

De mate waarin dit gecombineerde gedragseffect daadwerkelijk optreedt, is afhankelijk van lokale omstandigheden zoals loopafstanden, bereikbaarheid van alternatieven en handhaving.

Omdat het gecombineerde gedragseffect vooraf lastig exact te voorspellen is, kunnen aanvullende maatregelen overwogen worden, zoals vergunningen in omliggende straten of meer gerichte handhaving.

De bezettingsgraad daalt eerst met 10,1% door uitbreiding, en vervolgens met 25% door gedragseffecten, wat resulteert in een totale correctiefactor van 0,65.

Periode	Bezettingsgraad oude situatie	Na correctie 65% afgerond
Werkdagen - ochtend	63%	41%
Werkdagen - middag	73%	47%
Koopavond	55%	36%
Zaterdag - ochtend	63%	41%
Zaterdag - middag	71%	46%

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 43%.

De betaalde parkeertijden zijn:

- maandag t/m donderdag: 09:00 - 19:00 uur
- Vrijdag inclusief koopavond 09:00 - 21:00 uur
- zaterdag: 09:00 - 18:00 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 3^e en 4^e uur en € 1,20 voor het 5^e uur. Vanaf het 6^e 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 (afgerond naar beneden)
Basistarief	43%
Verhoogd tarief	41%
Progressief tarief	40%

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 drie supermarkten 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

De berekening van dit gemiddelde transactiebedrag is gebaseerd op de aannames over de verdeling van de parkeertijd per bezoek en de gehanteerde tariefstructuren. Het is belangrijk te benadrukken dat dit een schatting is en de daadwerkelijke gemiddelde besteding per parkeeractie afhankelijk zal zijn van het concrete parkeergedrag na de invoering van de parkeerbelasting.

3.3.1 Scenario zonder Jumbo/Lidl (540 parkeerplaatsen)

Scenario	Bezette plaatsen	Transactie p.d.p.pp	dagen	Gemiddeld transactiebedrag	Opbrengst per jaar
Basistarief	232 (43%)	4,5	312	€ 1,46	€ 475.562
Verhoogd tarief	221 (41%)	4,5	312	€ 1,61	€ 499.557
Progressief tarief	216 (40%)	4,5	312	€ 1,66	€ 503.418

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. Het is niet vanzelfsprekend dat op deze parkeerterreinen parkeerbelasting kan worden ingevoerd. Of dit mogelijk is, hangt grotendeels af van de bereidheid van de grondeigenaren.

Gemeentelijke parkeerbelasting is in beginsel niet btw-plichtig, zolang sprake is van publiekrechtelijk handelen. Wordt echter een deel of het geheel van de opbrengst afgestaan aan een commerciële partij, dan is er sprake van een btw-plichtige activiteit. De fiscale beoordeling hangt af van de gekozen constructie en de wijze waarop de gemeente optreedt. Een nadere juridische en fiscale toetsing is daarom noodzakelijk voordat dit scenario kan worden toegepast.

3.3.2 Scenario met Jumbo/Lidl (701 parkeerplaatsen)

Scenario	Bezette plaatsen	Transactie p.d.p.pp	dagen	Gemiddeld transactiebedrag	Opbrengst per jaar
Basistarief	301 (43%)	4,5	312	€ 1,46	€ 617.001
Verhoogd tarief	287 (41%)	4,5	312	€ 1,61	€ 648.746
Progressief tarief	280 (40%)	4,5	312	€ 1,66	€ 652.579

3.3.3 Nettoverschil in opbrengst met en zonder Jumbo/Lidl

Scenario	Opbrengst zonder Jumbo/Lidl	Opbrengst met Jumbo/Lidl	Netto verschil
Basistarief	€ 475.562	€ 617.001	€ 141.439
Verhoogd tarief	€ 499.557	€ 648.746	€ 149.189
Progressief tarief	€ 503.418	€ 652.579	€ 149.161

3.4 Kosten

3.4.1 Raming eenmalige implementatiekosten

Bij de invoering van betaald parkeren komen eenmalige implementatiekosten kijken die het eerste jaar op de exploitatie drukken. Het gaat onder meer om borden, markeringen, communicatie, juridische voorbereidingen, digitalisering van het vergunningensysteem en de plaatsing van parkeerautomaten.

De totale kosten bedragen € 260.000. Hiervan is € 145.000 toe te rekenen aan investeringen in activa die over meerdere jaren worden afgeschreven en als structurele kosten zijn opgenomen (zie de post 'Afschrijving parkeerautomaten en slagbomen' van € 25.000). De overige € 115.000 betreft niet-afschrijfbaar opstartkosten, die uitsluitend het eerste jaar de netto-opbrengst drukken.

Kostensoort	Bedrag (eenmalig)
Bewegwijzering/verkeersborden (afschrijven)	€ 15.000
Markeringen/vaknummering (afschrijven)	€ 5.000
Communicatie/informatiecampagne	€ 10.000
Juridische voorbereiding/verordening	€ 5.000
Digitalisering vergunningensysteem (afschrijven)	€ 25.000
Plaatsen parkeerautomaten (afschrijven)	€ 100.000
Aanvullende project- en implementatiekosten (afschrijven 40%)	€ 100.000
Totaal eenmalige implementatiekosten	€ 260.000

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	€ 25.000
Totaal structurele kosten	€ 210.000

3.5 Netto-opbrengst

3.5.1 Netto-opbrengstberekening (zonder supermarkten)

Scenario	Bruto-opbrengst	Netto-opbrengst
Basistarief	€ 475.562	€ 265.562
Verhoogd tarief	€ 499.557	€ 289.557
Progressief	€ 503.418	€ 293.418

3.5.2 Netto opbrengstberekening (met supermarkten)

Scenario	Bruto-opbrengst	Netto-opbrengst
Basistarief	€ 617.001	€ 407.001
Verhoogd tarief	€ 648.746	€ 438.746
Progressief	€ 652.579	€ 442.579

H4 | Ter afsluiting

4.1 Samenvattende opmerkingen

Hieronder geven we enkele afsluitende opmerkingen mee:

- Het verstrekken parkeervergunningen kan een extra inkomstenbron vormen.
- De parkeerscenario's in dit rapport zijn doorgerekend op basis van drie tariefopties en de vraag of de parkeerterreinen van Jumbo en Lidl worden opgenomen in het heffingsgebied.
- De mogelijke netto-opbrengst is € 265.562 tot € 442.579 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. Er moet rekening worden gehouden met het feit dat deze terreinen geen gemeentelijk eigendom zijn. Op deze locaties kan geen parkeerbelasting worden ingevoerd zonder aanvullende afspraken met de betreffende eigenaren.
- 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.

Hoewel de toegepaste correcties voor het verwachte gedragseffect gebaseerd zijn op algemeen aanvaarde principes, is het belangrijk op te merken dat lokaal onderzoek naar het huidige parkeergedrag binnen de gemeente en de beschikbaarheid van alternatieve vervoersmiddelen en parkeerlocaties inzicht kan bieden. Methoden zoals kentekenonderzoek en enquêtes onder bezoekers en ondernemers, kunnen helpen om de aannames over de prijselasticiteit en het waterbedeffect te verfijnen. Dergelijk onderzoek kan bijdragen aan een beter onderbouwde inschatting van de daadwerkelijke effecten van de invoering van parkeerbelasting.

Daarbij is het van belang te benadrukken dat de omvang van het gehanteerde waterbedeffect sterk afhankelijk is van de daadwerkelijke nabijheid en capaciteit van gratis parkeeralternatieven buiten het heffingsgebied, waaronder expliciet de parkeerterreinen van Jumbo en Lidl indien deze buiten de parkeerheffing blijven. Een grotere beschikbaarheid en aantrekkelijkheid van deze gratis alternatieven kan leiden tot een sterker waterbedeffect dan de gehanteerde correctie. 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 teniet doen. 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.

Het is aanvullend relevant te vermelden dat uit parkeeronderzoek in de gemeente Zevenaar (Raadsinformatiebrief 2021-098, d.d. 7 december 2021) blijkt dat op dagen met betaald parkeren de gemiddelde parkeerdruk in het centrum circa 5,8%-punt lager ligt dan op dagen met gratis parkeren, met uitschieters boven de 30%. Het Zevenaarse parkeeronderzoek vormt daarmee een relevante onderbouwing voor de in dit rapport gehanteerde correcties.

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.

Voor scenario's waarin op niet-gemeentelijke parkeerterreinen parkeerbelasting wordt geheven, moeten de juridische en fiscale randvoorwaarden zorgvuldig worden onderzocht. Dit vereist concrete afspraken met de eigenaren en een beoordeling van eventuele btw-plicht.

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 (circa 10%) uiteindelijk tegen een verlaagd tarief via vergunningen wordt gereguleerd. Dit verlaagt het netto-weglekeffect en biedt beleidsruimte.

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 april 2025

Classificatie : Vertrouwelijk

Namen adviseurs :

- Siemen Fuite
- Dirk Jan Konings

Projectnummer : PO052774

Kijk voor meer info op onze website: bmc.nl