

Bijlage 2a: Effecten fiscalisering versus niet fiscalisering

In deze bijlage 2a wordt een vergelijking gemaakt van de effecten van een fiscale parkeersystematiek met een niet fiscale parkeersystematiek. Eerst komt een beknopte kwalitatieve beschrijving, gevolgd door een korte uitleg van de uitgangspunten behorende bij de globale financiële doorrekening en de constatering uit de doorrekening. In bijlage 2b zijn globaal de financiële effecten in een overzicht zichtbaar gemaakt.

Kwalitatieve beschrijving

Met een fiscale parkeersystematiek wordt betaald parkeren met fiscale handhaving bedoeld. Van de niet-fiscale systematiek zijn in de Kadernota twee varianten genoemd, nl. blauwe zone parken en parkeren door vergunninghouders, ook wel belanghebbenden parkeren genoemd. Hieronder worden de drie varianten beknopt beschreven: Betaald parkeren, Blauwe Zone parkeren en Belanghebbenden parkeren.

Fiscaal – Betaald parkeren

Fiscaal parkeren betekent betaald parkeren met fiscale handhaving. In een gebied met betaald parkeren kunnen automobilisten tegen betaling van parkeerbelasting in principe onbeperkt parkeren. Fiscaal parkeren is een flexibele vorm van parkeerregulering. Dit zijn de belangrijkste kenmerken:

- Iedere doelgroep kan worden gefaciliteerd.
- Prioritering en sturing van het parkeergedrag is mogelijk via tarieven, tijden en verlening van parkeervergunningen.
- Er is een betere benutting van de parkeerruimte doordat de beschikbare parkeerplaatsen door verschillende doelgroepen gebruikt kunnen worden.
- Tegenover de kosten van handhaving, beheer bebording en p-automaten staan eveneens opbrengsten vanuit verlening vergunningen, straatparkeren en naheffingsaanslagen.
- Voor handhaving zijn geen buitengewone opsporingsambtenaren (BOA's) noodzakelijk maar kunnen goedkopere fiscale handhavers worden ingezet.

Niet Fiscaal - Blauwe zone parkeren

In gebieden met een blauwe parkeerschijfzone kunnen automobilisten voor de maximaal vastgestelde parkeerduur parkeren (bijvoorbeeld 2 uur). Dit systeem is bedoeld om het kort parkeren te faciliteren en het lang parkeren tegen te gaan. Hieronder worden de belangrijkste kenmerken genoemd:

- Iedere doelgroep kan worden gefaciliteerd.
- Voor het parkeren van het sociale bezoek (aan bewoners) kan gebruik gemaakt worden van de blauwe zone of kan een aparte bezoekersregeling gemaakt worden. Economisch bezoek maakt gebruik van de parkeerschijf in de blauwe zone.
- Prioritering en sturing van het parkeergedrag is mogelijk via tijden en de verlening van ontheffingen aan belanghebbenden (zakelijk en bewoners).
- Er is een betere benutting van de parkeerruimte doordat ook hier de beschikbare parkeerplaatsen door verschillende doelgroepen gebruikt kunnen worden.
- Tegenover de kosten van handhaving, beheer bebording en blauwe strepen staan alleen opbrengsten vanuit verlening vergunningen. De opbrengsten vanuit boetes gaan naar het Centraal Justitieel Incasso Bureau (CJIB). Er zijn geen opbrengsten straat parkeren.
- Voor handhaving zijn BOA's noodzakelijk.

Niet Fiscaal – Belanghebbenden parkeren

In gebieden met een vergunningensystematiek kunnen alleen houders van een parkeervergunning parkeren. Geen andere doelgroep. Dit is een inflexibele vorm van parkeerregulering. Hieronder de belangrijkste kenmerken:

- Alleen de vergunninghouder wordt gefaciliteerd.
- Prioritering en sturing van het parkeergedrag is mogelijk via tijden en de verlening van vergunningen aan belanghebbenden (zakelijk en bewoners).
- Voor het parkeren van het sociale bezoek (aan bewoners) dient een aparte bezoekersregeling gemaakt te worden.
- Er is een slechtere benutting van de parkeerruimte doordat alleen een selectieve doelgroep gebruik maakt van de beschikbare parkeerplaatsen. Regelmatig zal blijken dat in deze gebieden straten met name overdag leeg staan.
- Tegenover de kosten van handhaving en beheer bebording staan nagenoeg geen opbrengsten. Alleen vanuit de vergunningverlening. De opbrengsten vanuit boetes gaan naar het Centraal Justitieel Incasso Bureau (CJIB). Er zijn geen opbrengsten straat parkeren.
- Voor handhaving zijn BOA's noodzakelijk.

In het overzicht zijn de voornaamste verschillen tussen de systematieken nogmaals weergegeven.

Fiscaal	Niet fiscaal
Kosten en opbrengsten voor vergunningen, betaald parkeren en naheffingen voor gemeente.	Kosten en opbrengsten vergunningen voor gemeente; opbrengsten boetes naar Rijk
Voor handhaving geen BOA's nodig maar goedkopere fiscale handhavers	Voor handhaving BOA's nodig; voordeel breder inzetbaar (parkeren, overlast hondenpoep, drank- en horecawet etc.)
Investering in infrastructuur: bebording en parkeerautomaten op circa 250m afstand verspreid	Investering in infrastructuur: alleen bebording en blauwe strepen
Kosten bezwaar voor gemeente	Kosten bezwaar voor CJIB

Uitgangspunten globale financiële doorrekening

Na deze beknopte kwalitatieve beschrijving en vergelijking van de parkeersystematieken volgt een korte uitleg van de uitgangspunten behorende bij de financiële doorrekening waarin de effecten van fiscalisering en niet-fiscalisering globaal in beeld zijn gebracht.

Het financiële overzicht is gebaseerd op het huidige gereguleerde gebied en beschikbare gegevens uit 2015. Dit is een globale doorrekening, aantallen en bedragen zijn afgerond naar hele getallen.

Vergelijking fiscaal/niet-fiscaal

De niet-fiscale varianten, blauwe zone parkeren en belanghebbenden parkeren worden gelijk beschouwd. De uitgifte van het aantal ontheffingen/vergunningen zal in beide varianten gelijk zijn evenals de inzet van PuZa en handhaving. In beide gevallen zijn er geen opbrengsten vanuit de handhaving en straatparkeren. Derhalve maken we in deze globale berekening geen verschil tussen blauwe zone en belanghebbenden parkeren. Het overzicht betreft een vergelijking van de fiscale variant en van de niet-fiscale variant. Om een zuivere vergelijking te krijgen betekent dit dat bij niet-fiscale variant een post is opgenomen voor het verwijderen van de bestaande parkeerautomaten.

Opbrengsten aantal boetes

Het aantal beschikbare handhavingsuren zal bij het eventueel wisselen van parkeersystematiek (fiscaal/niet-fiscaal) vooralsnog gelijk blijven. Wij gaan er bij de globale berekening dan ook vanuit dat het aantal boetes op parkeren niet zal wijzigen.

Bij fiscale handhaving wordt een boete opgelegd op basis van gemeentelijke belasting. Een boete voor het niet betalen van parkeerbelasting kost momenteel dan € 59,- vermeerderd met een uurtarief van € 1,50 zou dit voor Rijswijk nu €60,50 zijn. Deze opbrengsten komen ten gunste aan de

gemeente en zijn naar eigen inzicht te besteden.

Op dit moment wordt een parkeerboete in Rijswijk opgelegd op basis van de Wet Administratieve Handhaving Verkeersvoorschriften, ook wel de Wet Mulder genoemd. Deze boete bedraagt: € 90,- . De opbrengsten komen ten gunste aan het Rijk.

Opbrengsten parkeerautomaten

Voor de opbrengsten van de parkeerautomaten zijn we uitgegaan van de huidige opbrengsten van de bestaande 9 automaten. Bij fiscalisering zal het aantal parkeerautomaten toenemen omdat parkeerautomaten in het hele gereguleerd gebied geplaatst moeten worden. Bij een loopbereik van circa 250 meter zullen er 30 parkeerautomaten nodig zijn. Deze komen zowel in de woonstraten, waar de opbrengst wat minder zal zijn, als dichtbij winkelstraten, waar de opbrengst weer wat hoger kan liggen. Omdat dit moeilijk valt in te schatten zijn we uitgegaan van de huidige opbrengsten. Belangrijk hierbij is de mate van handhaving. Deze is bepalend voor de betalingsbereidheid. Als er weinig wordt gecontroleerd zullen minder parkeerders bereid zijn om te betalen. Als de pakkans groot is, zal de betalingsbereidheid groter zijn.

Kosten Bezwaar

De afhandeling bezwaren in de niet-fiscale variant, zoals nu in Rijswijk wordt gehanteerd, wordt door het CJIB gedaan. Hiermee zijn geen kosten gemoeid. De afhandeling van bezwaren bij fiscalisering wordt door de belastingdienst gedaan, in Rijswijk naar verwachting de regionale belasting groep (RBG) gedaan. Hiervoor wordt een vergoeding berekend. Deze vergoeding bedraagt naar schatting ca. €75,- per bezwaar.

Kosten Handhaving

Bij fiscale handhaving kan gebruik worden gemaakt van fiscale handhavers in plaats van BOA's. Het uurtarief bedraagt ca. € 35,- . Voor niet-fiscale handhaving bedraagt dit ca. € 65,- per uur voor een BOA. Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat brede handhavers/BOA's ingezet blijven worden voor parkeerhandhaving.

Kosten Puza

De inzet vanuit het Puza voor de vergunningverlening zal niet verschillen bij de keuze van een parkeersystematiek. De grootte van het gebied verandert niet voor de globale financiële vergelijking.

Omzetting naar fiscaal

Omdat in de huidige situatie reeds sprake is van een bestaande parkeersystematiek komen er bij introductie van een andere systematiek omzettingskosten bij. Deze betreffen o.a. verwijderen van blauwe zone tegels en vervanging van zone-borden. In het financiële overzicht is een schatting gemaakt van deze omzettingskosten. NB: de inrichtingskosten voor de huidige situatie zijn reeds de afgelopen jaren gemaakt en zijn niet meegenomen in het overzicht.

Constateringen

Voor beide parkeersystematieken, zowel fiscaal als niet-fiscaal, is een aantal elementen gelijk. Zoals de omvang van de verkoop van parkeerproducten, inzet van PuZa en het aantal boetes bij gelijkmatige inzet van handhaving.

Bij de vergelijking zijn drie wezenlijke verschillen in de globale doorberekening zichtbaar:

1. verschil in kosten voor de inzet van handhavers. Dit is gelegen in het uurtarief.
2. verschil in opbrengsten handhaving. De opbrengsten uit naheffingen bij de fiscale variant zijn voor de gemeente, bij de niet-fiscale variant gaan deze naar het Rijk.
3. in fiscale variant opbrengsten uit de parkeerautomaten. De investering in de automaten wordt terugverdiend.

Uit de globale doorrekening blijkt dat de fiscale variant een positief saldo laat zien, omdat in deze variant sprake is van significante lagere kosten voor inzet handhaver en meerdere opbrengstenposten naast vergunningverlening. De niet-fiscale variant kent deze posten niet en bestaat daardoor voornamelijk uit kostenposten. Grosso modo levert de fiscale variant de gemeente per saldo zo'n €164.000,- op en kost de niet-fiscale variant de gemeente per saldo €115.000,-. Dit is een verschil van €279.000,-. In de inspraakrondes voor de Kadernota is meerdere malen gevraagd om meer handhaving. In de fiscale variant is de extra inzet van handhaving een kosten-opbrengsten afweging. In de niet-fiscale variant staan geen opbrengsten tegenover de extra inzet van handhavingsuren.

Vergelijking huidige situatie

Bovenstaand zijn de fiscale en niet-fiscale variant theoretisch met elkaar vergeleken op basis van het beschikbare cijfermateriaal van Rijswijk. In de huidige situatie zijn op diverse locaties parkeerautomaten geplaatst. In Rijswijk staan in het totaal nu 9 parkeerautomaten. Deze automaten maken een wezenlijk onderdeel uit van het huidige parkeerinkomstenplaatje. In de globale doorrekening zijn eveneens de getallen voor de huidige situatie ingevuld, zodat deze vergeleken kan worden met zowel de fiscale als niet-fiscale variant. De opbrengsten uit de parkeerautomaten dragen positief bij aan het kosten/opbrengstenoverzicht. Het saldo voor de huidige variant bedraagt zo'n €145.000,- positief. Helder wordt dat wanneer sprake is van fiscale inkomsten het financiële overzicht snel een gunstiger beeld laat zien.

Bij de financiële onderbouwing in deze bijlage 2 is geen rekening gehouden met digitalisering. De opbrengsten en kosten zien er dan weer anders uit. Bijvoorbeeld de kosten van PuZa kunnen bij verdere doorvoering van digitalisering verminderen doordat niet alleen de werkzaamheden aan de front-office maar ook in de back-office zijn gedigitaliseerd. Volledige digitalisering is overigens alleen mogelijk bij handhaving op kenteken. Dit is bij belanghebbenden parkeren en betaald parkeren mogelijk maar niet bij blauwe zone parkeren. Meer informatie hierover in bijlage 3.