

# Spark Update

Nieuwsbrief over parkeren • Nummer 46 • November 2017



## De parkeereis: van hoofdpijdossier naar een helder verhaal

**De wijze waarop een parkeeropgave ingevuld gaat worden is van grote invloed op de haalbaarheid en kosten-baten verhouding van een bouwinitiatief. Alleen maar uitgaan van eerdere ervaringen en cijfers is niet meer voldoende en kan leiden tot een overdimensionering of - in het ergste geval - tot het afblazen van een gebiedsimpuls. Met kennis van de lokale situatie en een helder toepassingskader is er - samen met de initiatiefnemer - veel mogelijk.**

Normen bieden het voordeel dat een plan rechtszeker kan worden vertaald naar een voorspelbare realisatie. Veel gemeenten zien de bekende CROW kencijfers daarom als leidend voor de parkeereis. Maar de werkelijkheid is vaak genuanceerder dan in normen is te vatten met als gevolg dat de werkelijke parkeervraag van een plan niet past bij een norm.

### Meer dynamiek dan voorheen

Laten we beginnen bij wat er mag. Recentelijk heeft de rechter gesteld dat parkeren vanaf juli 2018 in het bestemmingsplan moet worden opgenomen. Dit mag in de vorm van een planregel die verwijst naar een nota parkeernormen. Deze oplossing is dynamisch: een parkeernormennota kan nog binnen de bestemmingsplanperiode worden gewijzigd en een nieuw kader vormen voor een vergunningaanvraag. Het is dus zaak om over een actuele parkeernormennota te beschikken.

De kencijfers 'parkeren en verkeersgeneratie' vormen een inspiratiebron en vangnet. Het bepalen van een parkeereis

start echter met onderzoek naar de werkelijke parkeerbehoefte die hoort bij het plan. Afwijken van kencijfers is dan vaak wenselijk, afhankelijk van het initiatief en de lokale situatie. Meten is ook hier weten: kennis van het gebruik van het parkeerareaal (bezetting) is noodzakelijk. Met geijkte parkeernormen kan de uiteindelijke parkeereis tot stand komen.

### Nieuwe initiatieven, andere behoeftes

Soms kan er creatiever worden nagedacht over de normatieve parkeerbehoefte, bijvoorbeeld wanneer sprake is van meerdere doelgroepen en functies in één ontwikkeling. Woongroepen, studenten en woon-werkcombinaties hebben immers een ander autobezit en -gebruik. Dit moet door de initiatiefnemer worden onderbouwd. Zijn er studies die een dergelijk autobezit aantonen? Is sprake van een concreet mobiliteitsplan dat aangeeft hoe wordt omgegaan met auto's van de gebruikers en hun bezoek? Zo ja, dan kan een mobiliteitscorrectie worden toegepast op de berekende parkeerbehoefte. →

### Bepaling parkeereis



→ vervolg van voorzijde

Wanneer een initiatiefnemer niet in staat is op de eigen locatie parkeercapaciteit te realiseren is het mogelijk dat hij deze elders privaat regelt. Pas dan kunnen openbare parkeervoorzieningen worden gebruikt zolang de parkeerdruk niet te hoog oploopt. Tenslotte is er nog de mogelijkheid dat de initiatiefnemer een deel van de parkeereis afkoopt (al dan niet gebruik makend van een parkeerfonds).

### Verlaagde parkeereis? Borgen!

Na overeenstemming is het zaak om de parkeereis te borgen. Bijvoorbeeld door het vastleggen van de te realiseren plaatsen bij woningen op een POET (parkeren op eigen terrein) lijst. De initiatiefnemer moet vervolgens aantonen dat hij de afgesproken parkeercapaciteit heeft gerealiseerd en heeft gekoppeld aan de beoogde doelgroep. Bijvoorbeeld door het contract te laten zien met de eigenaar. De gemeente moet immers beheersmaatregelen treffen in het geval dat het feitelijke autobezit afwijkt van de normatieve parkeerbehoefte door de invoering van parkeerregulering of met andere maatregelen. Monitoring is dan ook van groot belang.

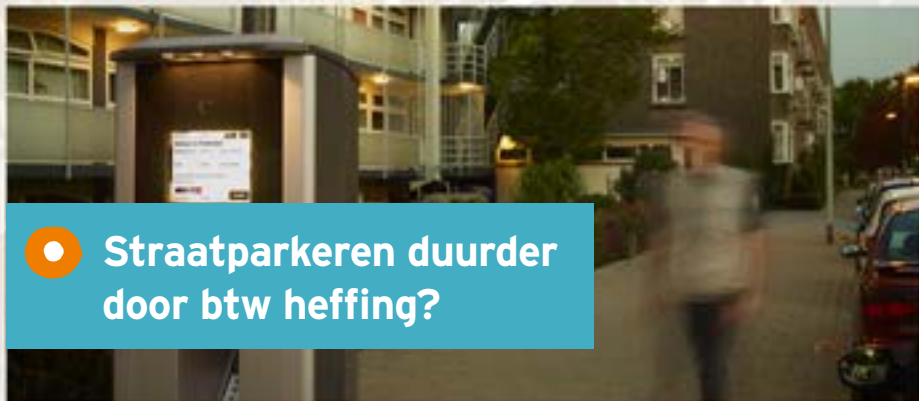
### Een goed geïnformeerde ambtelijke organisatie

Afwijken van landelijke cijfers vormt altijd een risico. De motivatie bij de rechter is cruciaal en deze staat of valt met de gevolgde redentatie. Plantoetsers, maar ook ruimtelijk projectleiders moeten daarom het toepassingskader begrijpen. Zorg dus dat de methodiek goed bekend is bij de betrokkenen en vergeet daarbij niet de initiatiefnemers mee te nemen.

### Meer weten?

Op 22 november presenteert Spark ['De parkeernorm: over en uit!'](#) tijdens de vakbeurs Verkeer, Mobiliteit & Parkeren.

Begin 2018 organiseert Parkeer24 in samenwerking met Spark een **eendaagse training Parkeernormen**. Uitgewerkt met voorbeelden uit de praktijk en concrete instrumenten voor o.a. parkeerspecialisten, RO projectleiders en plantoetsers.



## Straatparkeren duurder door btw heffing?

**Onlangs publiceerde de advocaat-generaal zijn advies in een zaak over de vraag of gemeenten btw over straatparkeren moeten rekenen. Het advies is schokkend: het aanbieden van straatparkeren is btw belast.**

De motivatie van dit standpunt ligt in de kern bij het gegeven dat het aanbieden van een parkeerplaats een economische activiteit is die ook door particuliere ondernemingen wordt uitgevoerd. Als een overheid deze activiteit uitvoert, is zij in concurrentie met hen. Ongeacht of het gaat om een parkeerplaats op straat of achter een slagboom. Dat het bij straatparkeren om een belasting gaat (en niet om een vergoeding voor een prestatie) doet er niet toe. Het advies stelt dat "aangezien de te betalen belasting is gekoppeld aan de parkeerduur, deze de werkelijke tegenwaarde vormt voor de geleverde dienst."

### Gevolgen

Gemeenten zouden over hun parkeerinkomsten 21% btw moeten afdragen. Hoe zouden zij dit moeten opvangen? Het gaat niet alleen om betalen per uur, maar ook om de parkeervergunningen.

### Btw compensatie

Een ondernemer mag betaalde btw in mindering brengen van af te dragen btw. Een gemeente mag dit ook. Dit geldt bij de bouw van parkeergarages en straks ook voor straatparkeren. Dat lijkt niet heel gunstig. Wie veel van het parkeerbeheer zelf uitvoert, betaalt al weinig btw en bij uitbestede diensten kan de meeste btw nu al worden gecompenseerd via het btw compensatiefonds.

Het doorrekenen van de kosten van grond en infrastructuur die aan de straat parkeerplaatsen verbonden zijn, wordt belangrijker, maar of dat voor de btw veel uitmaakt, valt te betwijfelen.

Uiteindelijk betaalt een gemeente per saldo toch ten minste de btw over het financieel overschot van straatparkeren en dat is bij gemeenten meestal positief.

Een gemeente die als ondernemer voor straatparkeren wordt aangemerkt, krijgt ook te maken met de Wet Markt en Overheid (WMO). Maakt men 'winst' op straatparkeren, dan doet de discussie over vennootschapsbelasting op.

### De kosten van een parkeerplaats

Voor particuliere eigenaren of exploitanten is btw over straatparkeren gunstig, het maakt hun dienst concurrerender. Maar de afstand tussen de kosten die de overheid rekent voor een parkeerplaats en wat een marktpartij in een commerciële exploitatie aan kosten moet doorberekenen, is nog heel groot. In de meeste gevallen wordt de parkeerplaats gezien als onderdeel van de weginfrastructuur die uit algemene middelen en wegenbelasting wordt bekostigd. In dat licht gezien, is het moeilijk om de gemeente als ondernemer voor straatparkeren aan te merken.

### Meer over dit topic?

Neem contact op met [Eric Stuyfzand](#).

### Colofon

Spark Update is een uitgave van Spark. Vanuit de praktijk worden hier actuele parkeergelateerde thema's behandeld.



Nieuwstraat 4 | 2266 AD Leidschendam  
T 070 317 70 05  
[info@spark-parkeren.nl](mailto:info@spark-parkeren.nl) | [www.spark-parkeren.nl](http://www.spark-parkeren.nl)

[@sparkparkeren](#)  
[linkedin.com/company/spark-parking](https://www.linkedin.com/company/spark-parking)  
[spark-parkeren.nl/parkeermonitor](http://spark-parkeren.nl/parkeermonitor)  
[parkeerbarometer.nl](#)

Afmelden? Mail [info@spark-parkeren.nl](mailto:info@spark-parkeren.nl)

**EEN WERELD TE WINNEN**