



## De naheffingsaanslag; parkeerbelasting als verdienmodel?

**Je hebt een afspraak gehad in de binnenstad. Terwijl je terugloopt naar je - net buiten de binnenstad - geparkeerde auto bedenk je dat je helemaal vergeten bent om de parkeerapp aan te zetten. Je loopt de hoek om en ziet het direct: er flappert een bon onder de ruitenwisher. Weer € 62,70 weggegooid. De boosheid over wat je zelf vergeten was slaat om in boosheid richting de handhaving,**

Hoe zit het nu eigenlijk met die parkeerbonnen en waarom zijn die zo duur? Verdienen de gemeenten hier veel geld mee en mag dat wel?

### Naheffingsaanslag

Die bon voor het niet betalen van de parkeerbelasting heet een naheffingsaanslag parkeerbelasting. Het is geen strafrechtelijke boete, maar een gemeentelijke naheffing van niet betaalde belastingen. Om de parkeerdrukke tegen te gaan wordt op sommige locaties een parkeertarief geheven.

### Hoogte

Daarmee wil de gemeente sturend optreden richting parkeerders. In de praktijk werkt dit vaak ook, dat zien we terug in het zogenaamde 'waterbedeffect' net buiten de gebieden waar een parkeertarief geldt. Betaal je niet, dan mogen door de gemeente aangestelde ambtenaren een naheffingsaanslag opleggen. Die naheffingsaanslag mag niet ongelimiteerd hoog zijn. Bij Koninklijk Besluit ([Besluit gemeentelijke parkeerbelastingen](#)) wordt vastgesteld wat de maximale hoogte is.

Per 1 januari 2019 mag dit maximaal € 62,70 bedragen, verhoogd met het uurtarief van de locatie waar de auto geparkeerd stond. Volgens hetzelfde besluit moet de gemeente vooraf een raming maken, waaruit blijkt dat de kosten die de gemeente heeft om te kunnen handhaven gedeeld door het verwachte aantal naheffingsaanslagen, niet onder die € 62,70 uitkomt. Is dat wel zo dan moet het bedrag van de naheffingsaanslag ook omlaag. Een gemeente mag dus niet verdienen aan de naheffingsaanslagen.

De gemeente mag de volgende kosten meerekenen als kosten voor de handhaving:

- vaste informatieverwerkingskosten;
- variabele informatieverwerkingskosten;
- kosten van afschrijving;
- kosten van interest;
- personeelskosten;
- overheadkosten, welke ten hoogste 50% van de personeelskosten mogen bedragen.

Uit rechtszaken is gebleken dat het hier dus gaat om bijvoorbeeld de aanschaf van hardware, software, applicaties en licenties,

de afschrijving op huisvesting, de salarissen van parkeercontroleurs, de kosten van financiële administratie en secretariaatskosten. Het maximumbedrag wordt bij Koninklijk Besluit met enige regelmaat geïndexeerd. Uitgangspunt blijft dat de parkeercontrole geen verdienmodel mag zijn voor gemeenten, de parkeercontrole moet ervoor zorgen kostendekkend te blijven.



### Eerlijk

Maar is het wel eerlijk dat je een naheffingsaanslag betaalt die gebaseerd is op de kosten voor handhaving gedeeld door het aantal mogelijk uit te schrijven naheffingen? Waarbij dus degenen die de naheffing betalen eigenlijk de gehele handhavinginspanning betalen; ook de controle van degenen die wel hun parkeerbelasting hebben voldaan.

De [rechtbank](#) heeft geoordeeld, dat ook de totale controle kosten tot de kosten behoren, die rechtstreeks verband houden met de inning van niet betaalde parkeerbelasting. →



→ De controletaak is niet te splitsen in een deel dat toeziet op betaalde en een deel dat toeziet op niet betaalde parkeerbelasting.

### Verdienmodel

Het voorgaande verhaal betekent echter ook dat als de gemeente de parkeerhandhaving efficiënt inricht, dus kosten bespaart, de hoogte van een naheffingsaanslag parkeerbelasting omlaag zal moeten, om geen verdienmodel te creëren. Voorbeeld hiervan is Amsterdam, waar handhaving blijkbaar zeer efficiënt met scanvoertuigen wordt gedaan.

Een naheffingsaanslag parkeerbelasting in Amsterdam bedraagt tot 1 juli 2019 'slechts' € 47,60.

Eind april werd bekend dat Amsterdam het bedrag van de naheffingsaanslag parkeerbelasting verhoogt naar het wettelijk maximum van € 62,70.

Zelfs met deze verhoging worden – naar verwachting – de jaarlijkse handhavingskosten niet gedekt. Klaarblijkelijk valt de efficiëntie toch lager uit dan verwacht.

### Effect

Bijkomend effect is wel dat het dus aantrekkelijker lijkt om in het centrum van Amsterdam niet te betalen, waarbij de kans loopt een naheffingsaanslag te ontvangen van € 47,60. Dit zou betekenen dat je voor maximaal € 55,10 een etmaal in het centrum van Amsterdam kunt parkeren. Moet je langer dan 7 uur en ongeveer 20 minuten in het centrum parkeren, dan lijkt het dus aantrekkelijker om niet te betalen (na 1 juli is dit 9 uur en ongeveer 20 minuten). Maar dit kan nog wel eens tegenvallen: weliswaar mag de gemeente het tarief voor de naheffingsaanslag maar eenmaal per etmaal uitschrijven, maar als geconstateerd wordt dat er langer dan 1 uur geparkeerd wordt, mogen die parkeeruren wel doorerekend worden. Dit is met de inzet van scanvoertuigen relatief eenvoudig te controleren. Zo zou die 7 uur en 20 minuten parkeren wel eens een stuk duurder kunnen worden.

Zo gezien kun je toch beter direct na parkeren die app aanzetten. Want parkeerhandhaving zal blijven bestaan en binnen de grenzen van de wet zichzelf terugverdienen, op kosten van degenen die de parkeerbelasting niet voldoen.



## Gemeenten kiezen voor parkeernorm van nul

Ondersteunend aan bestuurlijke keuzes op het gebied van ruimte, duurzaamheid en mobiliteit kiezen steeds meer gemeenten voor het toepassen van een parkeernorm van nul. Dit houdt in dat, in nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen, geen autoparkeerplaatsen aangelegd mogen worden.

Bewoners en hun visite zijn aangewezen op vervoersalternatieven zoals de fiets en het openbaar vervoer, of moeten een plek vinden in bestaande openbare parkeervoorzieningen. Bij de afweging voor het hanteren van een dergelijke parkeernorm, dient met een aantal belangrijke aspecten rekening gehouden te worden.

### Bereikbaarheid

Mensen met een handicap kunnen slechts een beperkte afstand afleggen van de parkeerplaats tot aan de bestemming. Voor deze doelgroep zijn de fiets en het openbaar vervoer zelden een gelijkwaardig alternatief voor de auto. Het is van belang dat bij de keuze voor een parkeernorm van nul rekening gehouden wordt met de bereikbaarheid voor deze specifieke doelgroep (met name voor bezoekers of visite).

### Woningmarkt

Ook is het van belang dat rekening gehouden wordt met de verkoopbaarheid van woningen in de toekomst. Op dit moment zijn woningen zonder parkeerplaats, als gevolg van de woningschaarste die heerst, onverminderd aantrekkelijk. In de toekomst kan dit echter veranderen. Hier moet nadrukkelijk oog voor zijn.

Nieuwe woningen worden voor een beperktere doelgroep aantrekkelijk

### Beleid

Tot slot, ook in relatie tot de woningmarkt, moet de vraag worden gesteld of met het hanteren van een parkeernorm van nul niet impliciet woningbouwbeleid gevoerd wordt. Nieuwe woningen worden voor een beperktere doelgroep aantrekkelijk. Het is de vraag of dit wenselijk is.

### Colofon

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



Nieuwstraat 4 | 2266 AD Leidschendam  
T 070 317 70 05  
info@spark-parkeren.nl | www.spark-parkeren.nl

@sparkparkeren  
 linkedin.com/company/spark-parking  
 spark-parkeren.nl/parkeermonitor  
 parkeerbarometer.nl

Afmelden? Mail info@spark-parkeren.nl

EEN WERELD TE WINNEN