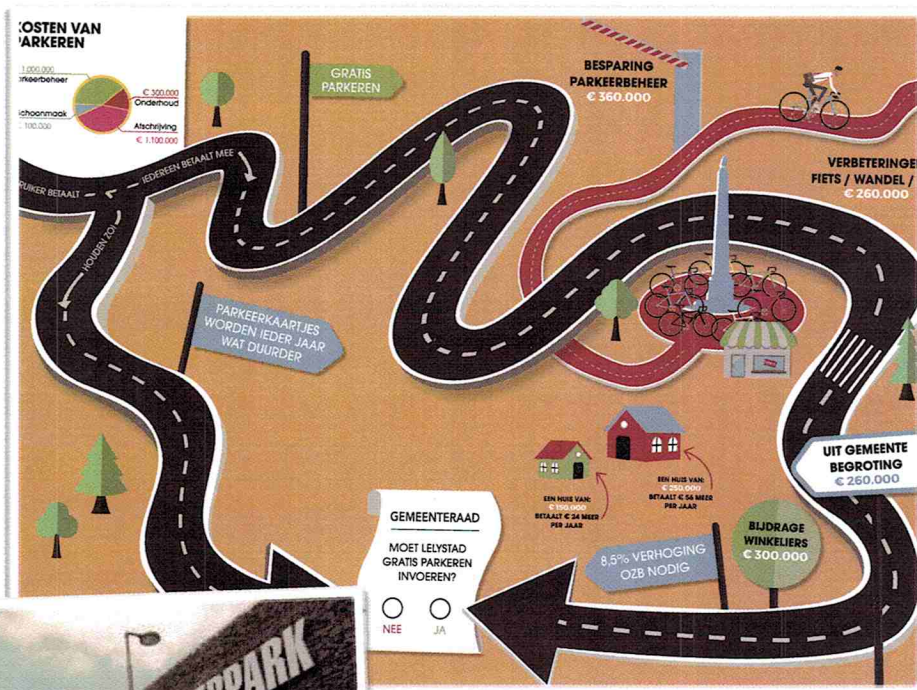


# Tijd om te kiezen

## Wie betaalt het parkeren in Lelystad?



Voorstel "gratis" parkeren

CDA  
~~PvdA en D66~~

# Initiatief voorstel

Van ~~PvdA~~ en ~~D66~~  
CDA

# Inleiding

## Waarom dit voorstel?

Het Stadshart van Lelystad heeft moeilijke jaren achter de rug. Daarvoor is niet één specifieke oorzaak aan te wijzen. Buiten kijf staat dat de economische malaise en de opkomst van online winkelen een belangrijke rol speelden. Ook wordt gewezen naar het betaald parkeren als oorzaak van tegenvallend centrumbezoek.

De gemeenteraad hanteert al lange tijd het principe dat de parkeerexploitatie sluitend moet zijn. Dat betekent dat de kosten van parkeren (afschrijvingen en onderhoud parkeergarages, parkeerbeheer) worden betaald uit de inkomsten van parkeren (betaald parkeren). Niet meer, maar ook niet minder. In het raadsprogramma van 2014 stond hierover het volgende:

*"De parkeerexploitatie wordt sluitend gemaakt. Daarbij zullen, met alle creativiteit, verschillende opties worden onderzocht."*

De afgelopen jaren is die sluitende parkeerbegroting niet gelukt. De parkeeropbrengsten schieten steeds tekort. Consequentie daarvan zou normaal gesproken zijn dat de tarieven dan moeten stijgen om de inkomsten op het benodigde niveau te krijgen. Maar de gemeenteraad heeft daar herhaaldelijk niet voor gekozen. Dat heeft geresulteerd in een structureel tekort van €260.000 per jaar met daar bovenop nog extra tekorten - recentelijk nog de benodigde twee ton voor de reorganisatie van de parkeerservice organisatie.

Alle "experimenten" van de afgelopen jaren (voordelige abonnementen, belparkeren, gratis donderdagavond, etc. etc.) hebben een oplossing niet dichterbij gebracht. Feitelijk hobbelen we al jaren van experiment naar experiment. Als principe streeft het gemeentebestuur nog altijd naar een

sluitende parkeerbegroting - in de praktijk al een hele tijd niet meer. Opeenvolgende experimenten worden steeds incidenteel gefinancierd, waardoor experimenteel succes meteen een (meestal moeilijk oplosbaar) financieel probleem oplevert.

Het jarenlange ad hoc beleid is schadelijk voor Lelystad. Het is hoog tijd om onder ogen te zien dat het principe van de sluitende parkeerexploitatie ter discussie moet. Met een van drie mogelijke uitkomsten:

- We her-bevestigen dat de exploitatie moet sluiten, maar handelen daar dan in het vervolg ook naar (dus stijgende parkeertarieven), of
- Parkeren wordt "gratis" met als consequentie dat de OZB moet stijgen om de kosten structureel te kunnen dekken, of
- Een vorm daar ergens tussenin.

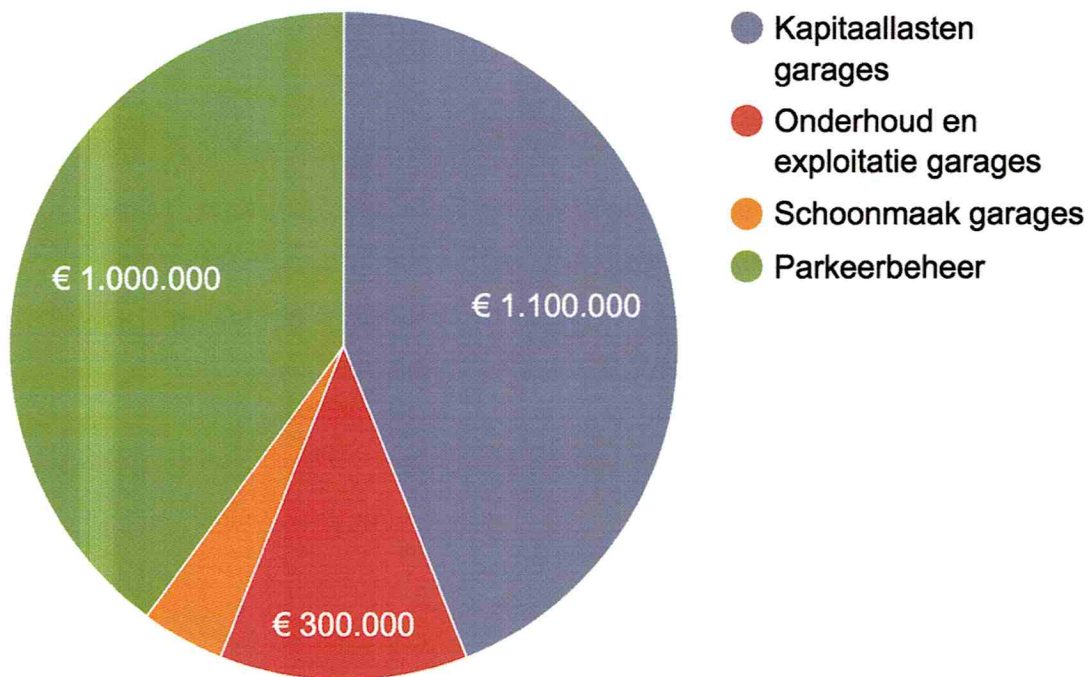
In het vervolg van dit voorstel treft u een uitwerking van het scenario "gratis parkeren". In dat scenario transformeren we het parkeren weer (terug) van een betaalde dienst naar een algemene publieke voorziening - met kostendekking vanuit algemene publieke middelen. Dat scenario heeft forse consequenties voor de Lelystadse OZB tarieven.

# Gratis bestaat niet

## Wat zijn de kosten van parkeren?

Het in stand houden en beheren van parkeervoorzieningen kost ongeveer €2.500.000 per jaar. Meer dan de helft van dat bedrag is voor onderhoud, afschrijvingen en schoonmaak van parkeergarages. De rest, één miljoen euro, wordt besteed aan parkeerbeheer.

### Lasten (€ 2,5 miljoen per jaar)



Bij een eventuele invoering van gratis parkeren kunnen de kosten van parkeerbeheer dalen. Slagbomen en parkeerautomaten zijn dan niet meer nodig, en er valt ook minder te controleren. Maar parkeerbeheer kan niet geheel komen te vervallen:

- Mogelijk zijn er meer blauwe zones nodig vanwege overvolle parkeerplaatsen. Daar moet nog wel op gehandhaafd worden.

- Ook andere handhavingstaken (die niet met het parkeerkaartje te maken hebben) blijven mogelijk bestaan. Denk bijvoorbeeld aan beboeten van asociaal parkeergedrag.

**Aanname 1: Bij invoeren van gratis parkeren kunnen de kosten van parkeerbeheer met 60% dalen.**

Deze besparing geldt alleen bij gratis parkeren. Bij iedere andere variant blijft parkeerbeheer in de huidige omvang nodig.

Maar wat betekent het dat beheerkosten dalen? Voor een aanzienlijk deel gaat het daar om personeel. Hier verdwijnt dus werkgelegenheid, en dat levert de gemeente extra kosten op voor bijvoorbeeld uitkeringslasten.

**Aanname 2: Iedere euro besparing op parkeerbeheer levert een extra kostenpost op van 40 cent aan werkgelegenheidseffecten.**

# Gezond is anders

## Betaalt de vervuiler straks niet meer?

Betaald parkeren bestaat niet enkel vanwege financiële redenen. Ook volksgezondheid en duurzaamheid spelen daarbij een rol. Als mensen per fiets, te voet of met het openbaar vervoer naar het centrum komen in plaats van met de auto, dan is dat gezonder voor "people" en "planet". Als parkeren "gratis" wordt, dan zal het effect op milieu en duurzaamheid negatief zijn.

Daarom is het van belang om bij een eventuele invoer van gratis parkeren, ook de aantrekkelijkheid van duurzamer en gezondere vervoersvormen te verbeteren. Indicatieve voorbeelden daarvan zijn:

- Investeren in betere fietsenstallingen;
- Conflictvrije fiets- en wandeloversteken;
- Gratis met de bus naar het centrum rondom feestdagen en evenementen.

Voor dit soort uitgaven ramen we een extra post van €260.000 per jaar (ongeveer 10% van de huidige parkeerkosten).

Daarnaast is het invoeren van gratis parkeren voordelig voor wie een auto heeft, maar onvoordelig en misschien zelfs wel oneerlijk voor wie die niet heeft. Want het gevolg is dat de gemeentelijke belasting voor iederéén omhoog gaat.

De gemeente heeft geen administratie van welk huishouden hoeveel auto's heeft, en als die administratie wel bestond dan zou hij niet gebruikt mogen worden. Wat wel kan is het invoeren van een algemene heffingskorting van 25 euro per huishouden bij de gemeentelijke heffingen. Daardoor wordt het nadelig belasting effect voor kleinere huishoudens (woningen) enigszins gedempt. Kleinere huishoudens hebben gemiddeld ook minder auto's. Het



is een erg onnauwkeurige manier om de kosten nog enigszins te relateren aan het gebruik van de parkeervoorzieningen - maar een betere manier is niet voorhanden als het niet via betaald parkeren kan.

Lelystad legt jaarlijks heffingen op bij 32.466 huishoudens. Het invoeren van de algemene heffingskorting levert dan dus een extra te dekken kostenpost op van  $25 \times 32.466 = \text{€}811.650$ .

# Optelsom

## Wat gaat "gratis" parkeren dan kosten?

De ondernemers in het stadshart hebben aangegeven €300.000 te willen meebetalen aan een systeem waarmee hun klanten gratis kunnen parkeren.

Op dit moment heeft de gemeente Lelystad begroot dat ieder jaar €260.000 nodig is om de parkeertekorten aan te vullen. Die begrotingsruimte is dus beschikbaar voor het financieren van gratis parkeren. In dit voorstel gaan we er van uit dat dat bedrag structureel in de begroting komt. Dit bedrag is gelijk aan de in dit voorstel opgenomen extra investeringen in wandel en fiets infrastructuur en openbaar vervoer - en dat zijn bij uitstek ook publieke taken.

Dan resteert nog een aanzienlijk gat. Dat is het bedrag dat nog via de OZB moet worden gecompenseerd:

Huidige lasten parkeerexploitatie	€2.500.000
<i>Besparing op parkeerbeheer</i>	<i>-€600.000</i>
Werkgelegenheidseffect besparing parkeerbeheer	€240.000
Investeringen wandelen, fietsen en openbaar vervoer	€260.000
<i>Bijdrage ondernemers stadshart</i>	<i>-€300.000</i>
<i>Bijdrage vanuit gemeentebegroting</i>	<i>-€260.000</i>
<b>RESTEREND TE COMPENSEREN BEDRAG</b>	<b>€1.840.000</b>

In deze berekening is de nieuw in te voeren algemene heffingskorting voor huishoudens nog niet meegenomen.

# Betalen via OZB

## Hoeveel moet de belasting dan omhoog?

Er is per jaar dus een bedrag van €1.840.000 nodig om de parkeerheffing in Lelystad te kunnen afschaffen. Dat zal moeten worden opgebracht door bezuinigingen of door verhoging van de onroerende zaakbelasting (OZB). De afgelopen jaren heeft de gemeenteraad al voor ruim 50 miljoen euro aan bezuinigingen doorgevoerd. Met soms pijnlijke gevolgen - het vlees is wat dat betreft wel van de gemeentelijke botten. Nog eens bijna 2 miljoen bezuinigen om gratis parkeren mogelijk te maken zou onverantwoord zijn.

De totale OZB opbrengst bedraagt in 2017 €21.530.000, waarvan 47,74% voor woningen en 52,26% voor niet-woningen. Bij gelijkblijvende verhoudingen worden de nieuw te behalen opbrengsten als volgt:

	Woningen	Niet-woningen
OZB opbrengst 2017	€10.277.762	€11.252.238
Extra benodigde opbrengst vanwege gratis parkeren	€878.360	€961.640
Extra benodigde opbrengst vanwege heffingskorting	€811.650	€0
<b>NIEUW BENODIGDE OZB OPBRENGST</b>	<b>€11.967.772</b>	<b>€12.213.878</b>

Dat resulteert in het volgende effect op de OZB tarieven:

	Woningen	Niet-woningen
Tarief OZB eigenaar 2017	0,1972%	0,7032%
Tarief OZB eigenaar na aanpassing	0,2296%	0,7633%

De gemiddelde stijging bedraagt 8,5 %. Voor een woning van € 150.000 stijgt de gemeentelijke aanslag dan met € 24, en voor een woning van € 250.000 is de verhoging € 56. Een uitgebreider overzicht van de doorwerking naar daadwerkelijke OZB aanslagen staat in de bijlage.

# Tussenscenario

## Kan het misschien "een beetje gratis"?

In de inleiding stond ook "een vorm tussen gratis en volledig betaald parkeren in" genoemd. Dat kan vele dingen betekenen, maar heeft ten opzichte van volledig "gratis" parkeren altijd het nadeel dat er geen besparing op parkeerbeheer mogelijk is: ook bij een heel laag tarief blijven slagbomen, parkeerautomaten en parkeerwachters nodig. Ook vervalt in dat geval minimaal een deel van de bijdrage van de ondernemers in het stadshart.

De optelsom wordt dan ongeveer:

Huidige lasten parkeerexploitatie	€2.500.000
<i>Besparing op parkeerbeheer</i>	€0
Werkgelegenheidseffect besparing parkeerbeheer	€0
Investerings wandelen, fietsen en openbaar vervoer	€260.000
<i>Bijdrage ondernemers stadshart (bijvoorbeeld)</i>	-€100.000
<i>Bijdrage vanuit gemeentebegroting</i>	-€260.000
<b>RESTEREND TE COMPENSEREN BEDRAG</b>	<b>€2.400.000</b>

Dat resterend te compenseren bedrag moet dan worden behaald uit een combinatie van OZB verhoging en "resterende" parkeertarieven. Hoe groter de OZB verhoging, hoe lager de resterende parkeertarieven. En vermoedelijk ook: hoe lager de resterende parkeertarieven, hoe hoger de mogelijke bijdrage vanuit ondernemers.

Dergelijke scenario's schelen per jaar, volgens deze indicatieve schatting, ruim een half miljoen nadelig in vergelijking met volledig "gratis" parkeren. Vanwege dat grote verschil nemen we dergelijke scenario's in dit voorstel niet verder in overweging.

# Kleine lettertjes

## Hoe veel gaat de OZB dan omhoog?

### Woningen

- Huidig OZB tarief 0,1972%, nieuw tarief 0,2296%, heffingskorting €25
- Overige woonlasten eenpersoons huishoudens €330,21 en meerpersoons huishoudens €406,97

WOZ waarde woning	OZB voorheen	OZB nieuw	Toename OZB	Toename woonlasten (1 pers)	Toename woonlasten (meer pers)
€100.000	€197,20	€204,63	€7,43	1,4%	1,2%
€150.000	€295,80	€319,44	€23,64	3,8%	3,4%
€200.000	€394,40	€434,25	€39,85	5,5%	5,0%
€250.000	€493,00	€549,07	€56,07	6,8%	6,2%
€300.000	€591,60	€663,88	€72,28	7,8%	7,2%
€350.000	€690,20	€778,69	€88,49	8,7%	8,1%
€400.000	€788,80	€893,51	€104,71	9,4%	8,8%
€450.000	€887,40	€1.008,32	€120,92	9,9%	9,3%
€500.000	€986,00	€1.123,13	€137,13	10,4%	9,8%

### Niet-woningen

- Huidig OZB tarief 0,7032%, nieuw tarief 0,7633%

WOZ waarde niet-woning	OZB voorheen	OZB nieuw	Toename OZB	Toename niet-woonlasten
€50.000	€351,60	€381,65	€30,05	8,5%
€100.000	€703,20	€763,30	€60,10	8,5%
€200.000	€1.406,40	€1.526,59	€120,19	8,5%
€300.000	€2.109,60	€2.289,89	€180,29	8,5%
€500.000	€3.516,00	€3.816,48	€300,48	8,5%
€1.000.000	€7.032,00	€7.632,97	€600,97	8,5%
€2.000.000	€14.064,00	€15.265,94	€1.201,94	8,5%

# Voorgesteld besluit

## Wat kan de gemeenteraad nu beslissen?

De gemeenteraad besluit het college op te dragen om:

1. De volgende aannames uit dit voorstel te valideren en de doorrekeningen daar zo nodig op aan te passen:
  - 1.1. Bij invoeren van gratis parkeren kunnen de kosten van parkeerbeheer met 60% dalen;
  - 1.2. Iedere euro besparing op parkeerbeheer levert een extra kostenpost op van 40 cent aan werkgelegenheidseffecten;
2. De gemeenteraad uiterlijk bij de Kadernota 2019-2023 een uitgewerkt voorstel voor te leggen voor invoeren van gratis parkeren, met daarin de volgende elementen:
  - 2.1. Besparingen op parkeerbeheer vanwege onder andere vermindering van technische installaties en vermindering van parkeercontroles;
  - 2.2. Een substantiële jaarlijkse bijdrage vanuit winkeliers;
  - 2.3. Extra structurele investeringsruimte voor bereikbaarheid van het stadshart voor fietsers, wandelaars en busreizigers, ter hoogte van €260.000;
  - 2.4. Dekking van de genoemde structurele investeringsruimte vanuit de gemeentebegroting;
  - 2.5. Invoeren van een algemene heffingskorting voor de OZB "woningen" ter hoogte van 25 euro;
  - 2.6. Resterend benodigde dekking middels verhoging (naar rato) van de OZB woningen en niet-woningen.

# Resumé

## Wat zijn de kernpunten?

Het huidige parkeerbeleid is een opeenvolging van ad hoc experimenten. Dat is schadelijk voor Lelystad in het algemeen, en het stadscentrum in het bijzonder. Daarom is het nodig om een duidelijke keus te maken over wie de kosten van parkeervoorzieningen moet dragen:

- Is dat de autorijder zelf, dan zullen de parkeertarieven verder stijgen;
- Vinden we het een algemene voorziening, dan zal de onroerende zaakbelasting stijgen, en zullen we aanvullende maatregelen moeten nemen om een bezoek aan het stadshart ook voor de niet-autoparkeerders aantrekkelijker te maken;
- Een eventueel tussenscenario vormt geen duidelijke keus, en heeft als groot nadeel dat geen besparing kan worden behaald op parkeerbeheer.

Aan beide keuzes kleven voordelen en (grote) nadelen. Welke kant het uiteindelijk ook op gaat: de inwoners van Lelystad zullen gevolgen ondervinden.

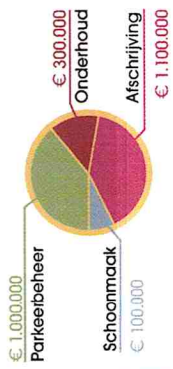
Partij van de Arbeid  
Emiel van der Herberg

D66  
Sanne de Wilde

CDA



## KOSTEN VAN PARKEREN



GRATIS PARKEREN

BESPARING PARKEERBEHEER € 360.000

VERBETERINGEN FIETS / WANDEL / BUS € 260.000

UIT GEMEENTE BEGROTING € 260.000

BIJDRAGE WINKELIERS € 300.000

8,5% VERHOGING OZB NODIG

EEN HUIS VAN: € 250.000  
BETAALT € 56 MEER PER JAAR

EEN HUIS VAN: € 150.000  
BETAALT € 24 MEER PER JAAR

### GEMEENTERAAD

MOET LEIJSTAD GRATIS PARKEREN INVOEREN?

NEE

JA

DE GEBRUIKER BETAALT

HOUDEN ZOI

PARKEERKAARTJES WORDEN IEDER JAAR WAT DUURDER

IEDEREN BETAALT MEE