

PDF hosted at the Radboud Repository of the Radboud University Nijmegen

The version of the following full text has not yet been defined or was untraceable and may differ from the publisher's version.

For additional information about this publication click this link.

<http://hdl.handle.net/2066/46393>

Please be advised that this information was generated on 2021-06-18 and may be subject to change.

Hef parkeerterreinbelasting

Karel Martens

OPTIEK; Pagina 5

Een jaar geleden werd de bouw van menige woonwijk geblokkeerd als gevolg van luchtvervuiling van het wegverkeer. En deze zomer haalde de Raad van State een streep door de verbreding van de A4 bij Leiderdorp om precies dezelfde reden. Bij gebrek aan durf op nationaal niveau, doet het kabinet er goed aan instrumenten in handen van gemeenten te geven om autoverkeer terug te dringen. Het kabinet wil zijn vingers niet branden aan rekeningrijden. En dus is het zoeken naar andere maatregelen. Een favoriete Haagse strategie is het verschuiven van verantwoordelijkheden. Zo werd onlangs een nieuwe maatregel gepresenteerd die het gemeenten mogelijk moet maken om hogere parkeertarieven in rekening te brengen bij de eigenaren van vervuilende auto's, zoals dieselauto's en sport utility vehicles.

Maar zelfs als gemeenten deze nieuwe parkeerregeling naar hartenlust gaan inzetten, zal de luchtkwaliteit er weinig op vooruit gaan. Ten eerste vergen de nieuwe parkeertarieven een intensieve handhaving. Dat betekent dat invoering alleen mogelijk is daar waar parkeerwachters nu al surveilleren in de binnensteden en direct omliggende wijken. De parkeerterreinen bij weidewinkels, sportcentra, en megabioscopen zullen dus gevrijwaard blijven van de nieuwe tarieven. Ten tweede vallen parkeerplaatsen op eigen terrein buiten de regeling. Dat betekent dat het woonwerkverkeer, goed voor meer dan een kwart van alle autoverplaatsingen en de belangrijkste oorzaak van de files, in het geheel buiten schot blijft.

Bij gebrek aan durf om de problematiek zelf aan te pakken, doet het kabinet er goed aan gemeenten tenminste echte instrumenten aan te reiken. Een mogelijkheid is een parkeerterreinbelasting, analoog aan de bestaande onroerendezaakbelasting. Volgens zo'n regeling krijgen gemeenten de bevoegdheid om belasting te heffen voor elke vierkante meter grond die in gebruik is als parkeerterrein.

De belasting kan worden opgelegd aan bedrijven en winkels met een eigen parkeerterrein, maar ook aan ondernemingen die gebruik maken van openbare parkeergelegenheid. Deze laatste zouden naar rato van gebruik kunnen worden belast. De opbrengsten kunnen vervolgens worden geïnvesteerd in voorzieningen voor fiets en openbaar vervoer.

Geconfronteerd met maandelijkse parkeerlasten zullen ondernemingen zich wel twee keer bedenken om een overdadige hoeveelheid grond te reserveren voor parkeren of om parkeerplaatsen gratis ter beschikking te stellen. Bovendien zullen zij de lasten doorberekenen aan de autogebruiker: hij zal vaker voor zijn parkeerplaats moeten betalen. Om uiteindelijk daar waar mogelijk over te stappen naar carpool, bus, of fiets. Om te genieten van een verbeterde luchtkwaliteit.