

Parkeerverordening 2006

De raad van de gemeente Oostzaan gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders; gelet op artikel 149 van de Gemeentewet en artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994; besluit vast te stellen de volgende Parkeerverordening 2006

Afdeling 1 Definities en begripsomschrijvingen

Artikel A In deze verordening wordt verstaan onder:

- a. RVV 1990: het Reglement verkeersregels en verkeerstekens van 26 juli 1990, Stb. 459;
- b. motorvoertuig: hetgeen daaronder wordt verstaan in het RVV 1990;
- c. parkeren: het gedurende een aaneengesloten periode doen of laten staan van een voertuig, anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van personen dan wel het onmiddellijk laden of lossen van goederen, op binnen de gemeente gelegen voor het openbaar verkeer openstaande terreinen of weggedeelten, waarop dit doen of laten staan niet ingevolge een wettelijk voorschrift is verboden;
- d. houder: degene die naar de omstandigheden als houder van een voertuig moet worden beschouwd, met dien verstande dat voor een motorvoertuig dat is ingeschreven in het krachtens de Wegenverkeerswet 1994 (Stb. 1994, 475) aangehouden register van opgegeven kentekens als houder wordt aangemerkt degene op wiens naam het voor het motorvoertuig opgegeven kenteken ten tijde van het parkeren in het register was ingeschreven;
- e. belanghebbendenplaats: een parkeerplaats die
 1. is aangeduid met bord E9 uit bijlage 1 van het RVV 1990, of
 2. gelegen is binnen een zone aangeduid met bord E9 uit bijlage 1 van het RVV 1990 met het opschrift zone, voor zover deze plaats niet is uitgezonderd;
- f. vergunning: een door burgemeester en wethouders verleende vergunning, krachtens welke het is toegestaan een motorvoertuig te parkeren op daartoe aangewezen belanghebbendenplaatsen;
- g. vergunninghouder: de natuurlijke persoon of rechtspersoon aan wie een vergunning is verleend;
- h. autodate: het herhaald en opeenvolgend gezamenlijk gebruik van motorvoertuigen op grond van een overeenkomst tussen natuurlijke personen en een aanbieder of tussen natuurlijke personen uit meer dan één huishouden;
- i. aanbieder: de natuurlijke persoon of rechtspersoon die motorvoertuigen voor autodate ter beschikking stelt;
- j. deelnemer: een natuurlijke persoon die een overeenkomst heeft gesloten inzake autodate;
- k. standplaats: de parkeerplaats waar een motorvoertuig bestemd voor autodate geparkeerd wordt.

Afdeling II Plaatsen voor vergunninghouders, vergunningen en vergunningbewijzen

Artikel B

1. Burgemeester en wethouders kunnen, bij openbaar te maken besluit, weggedeelten aanwijzen die bestemd zijn voor het parkeren door vergunninghouders.
2. Burgemeester en wethouders kunnen, bij openbaar te maken besluit, de tijdstippen vaststellen waarop het parkeren alleen aan vergunninghouders is toegestaan.

Artikel C

1. Burgemeester en wethouders kunnen op een daartoe strekkende aanvraag een vergunning verlenen voor het parkeren op belanghebbendenplaatsen.
2. Een vergunning kan in ieder geval worden verleend aan:
 - a. een eigenaar of houder van een motorvoertuig die woont in een gebied waar belanghebbendenplaatsen aanwezig zijn (categorie I);
 - b. een eigenaar of houder van een motorvoertuig die een beroep of bedrijf uitoefent in een gebied waar belanghebbendenplaatsen aanwezig zijn en die aantoont dat het in het belang van diens beroep- of bedrijfsuitoefening noodzakelijk is in dat gebied een motorvoertuig te parkeren (categorie II);
 - c. aan een bewoner die woonachtig is in een gebied waar belanghebbendenplaatsen aanwezig zijn, ten behoeve van motorvoertuigen van bezoekers tot een maximum van twee bezoekersvergunningen per zelfstandige woning (categorie III);
 - d. een eigenaar of houder van een motorvoertuig bestemd voor autodate, waarvan de standplaats is gelegen in een gebied waar belanghebbendenplaatsen aanwezig zijn (categorie IV).

3. Burgemeester en wethouders kunnen aan een vergunning voorschriften en beperkingen verbinden die strekken tot bescherming van het belang van een goede verdeling van de beschikbare parkeer-ruimte. Aan een vergunning voor categorie IV kunnen burgemeester en wethouders voorschriften en beperkingen verbinden die strekken tot bescherming van het belang van het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer, waaronder mede wordt begrepen het stimuleren van selectief autogebruik.

Artikel D

1. Burgemeester en wethouders beslissen binnen zes weken na ontvangst van een aanvraag voor een vergunning.
2. Burgemeester en wethouders kunnen de in het tweede lid genoemde termijn met ten hoogste zes weken verlengen. Van een verlenging van deze termijn wordt de aanvrager schriftelijk in kennis gesteld.

Artikel E

1. Een vergunning wordt voor ten hoogste de duur van één jaar verleend, met ingang van de dag van verlening tot uiterlijk 1 januari van het volgende jaar.
2. De vergunning bevat in ieder geval de volgende gegevens:
 - a. de periode waarvoor de vergunning geldt;
 - b. het gebied waarvoor de vergunning geldt;
 - c. de naam van de vergunninghouder of het kenteken van het motorvoertuig waarvoor de vergunning is verleend.

Artikel F Burgemeester en wethouders kunnen een vergunning intrekken of wijzigen:

- a. op verzoek van de vergunninghouder;
- b. wanneer de vergunninghouder het gebied, waarvoor de vergunning is verleend, metterwoon verlaat of het daar uitgeoefende beroep of bedrijf beëindigt;
- c. wanneer er zich een wijziging voordoet in een van de omstandigheden die relevant waren voor het verlenen van de vergunning;
- d. wanneer voor het betreffende gebied het stelsel van vergunningen komt te vervallen;
- e. wanneer de vergunninghouder handelt in strijd met de aan de vergunning verbonden voorschriften;
- f. wanneer blijkt dat bij de aanvraag van de vergunning onjuiste gegevens zijn verstrekt;
- g. om redenen van openbaar belang.

Afdeling III Verbodsbepalingen

Artikel G

1. Het is verboden om enig voorwerp, niet zijnde een motorvoertuig [voertuig] te plaatsen of te laten staan op een belanghebbendenplaats.
2. Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste lid van dit artikel.

Artikel H

1. Het is verboden gedurende de tijden waarop het parkeren op een belanghebbendenplaats slechts aan vergunninghouders is toegestaan aldaar een motorvoertuig [voertuig] te parkeren of geparkeerd te houden:
 - a. zonder vergunning;
 - b. zonder dat het motorvoertuig [voertuig] duidelijk zichtbaar is voorzien van de vergunning;
 - c. in strijd met de aan de vergunning verbonden voorwaarden.
2. Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste lid van dit artikel.

Afdeling IV Strafbepaling

Artikel I

Overtreding van het bepaalde in afdeling III van deze verordening wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste twee maanden of geldboete van de eerste categorie.

Afdeling V Overgangs- en slotbepalingen

Artikel J

Met de opsporing van overtredingen van deze verordening zijn, behalve de in artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering genoemde opsporingsambtenaren, de door burgemeester en wethouders aangewezen personen belast.

Artikel K

Deze verordening kan worden aangehaald als: 'Parkeerverordening 2006'.

Artikel L

Deze verordening treedt in werking op een door burgemeester en wethouders bij openbaar besluit bekend te maken datum.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 10 juli 2006.

A.E. Makenbach P.J. Möhlmann

griffier voorzitter

Toelichting

Algemene toelichting op de bepalingen gericht op autodate

Bijdrage aan verkeer- en vervoerbeleid

Vergunningen voor aanbieders van motorvoertuigen bestemd voor autodate worden verleend met het oog op de bijdrage die daardoor kan worden geleverd aan het selectief gebruik van de auto. De voorschriften en beperkingen waaronder de vergunningen worden verleend en de gronden waarop vergunningen worden geweigerd zouden dan ook betrekking moeten hebben op deze bijdrage aan het publiek belang.

Dat betekent dat de gemeente geen eisen kan stellen aan het product, als ware de gemeente de consument. De eerste verantwoordelijkheid van de kwaliteit van het autodate-'product' ligt immers bij de aanbieder. Voorschriften en beperkingen kunnen slechts worden verbonden aan een parkeervergunning voorzover ze strekken tot bescherming van het belang dat de verordening beoogt te beschermen.

De grens tussen voorschriften in verband met het publieke belang van selectief autogebruik en voorschriften met het oog op een aantrekkelijk autodatestelsel is echter niet op voorhand duidelijk.

Laatstgenoemde eisen zijn te herkennen aan het (te) ver verwijderde verband met het bevorderen van selectief autogebruik.

Breder motief

Om autodateplaatsen te kunnen reserveren in gebieden zonder parkeerdruk is het noodzakelijk om het motief van de verordening expliciet te verbreden naar de in artikel 2, tweede lid van de Wegenverkeerswet genoemde motieven: het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer (zie verder ook paragraaf 3.5 en hoofdstuk 4), waarbij onder het laatste ook wordt verstaan het bevorderen van selectief autogebruik.

Maar ook als het motief van de parkeerverordening op deze wijze is verbreed, zal zorgvuldig moeten worden omgegaan met de eisen aan vergunninghouders voor autodate. Een bestuursorgaan mag op grond van de Algemene wet bestuursrecht de bevoegdheid tot het nemen van een besluit niet gebruiken voor een ander doel dan waarvoor die bevoegdheid is verleend (art. 3:3 Awb). Een voorbeeld: als een aanbieder bezwaar aantekent tegen een parkeervergunning waaraan het voorschrift is verbonden dat de tarieven voor autodate beneden een bepaald maximum moeten blijven, is er gerede kans dat de rechter dit besluit zal vernietigen wegens misbruik van bevoegdheid (verbod op détournement de pouvoir): het voorschrift staat in een te ver verwijderd verband met de bevordering van selectief autogebruik.

De Stichting voor Gedeeld Autogebruik hanteert de volgende criteria voor commerciële en particuliere initiatieven die de naam Autodate naast de eigen 'bedrijfsnaam' mogen hanteren:

- de auto is voor deelnemers dag en nacht beschikbaar;
- het ophalen en terugbrengen van de auto is makkelijk en dicht in de buurt;
- het systeem draagt bij aan een bewust en selectief autogebruik;
- de afspraken tussen aanbieder en deelnemers zijn van langere duur (dus niet incidenteel);
- de deelnemers hebben de keuze uit meerdere typen auto's;

- de (technische) kwaliteit en service bij ongevallen en storingen is goed.

De gemeente kan er voor kiezen vergunningen slechts te verlenen indien aan deze criteria wordt voldaan. In dat geval zou de begripsomschrijving in artikel A onder I moeten worden gewijzigd, in de zin dat onder aanbieder en deelnemer worden verstaan de rechtspersoon aangesloten bij de Stichting. Het is de bedoeling dat de bedrijven uiteindelijk door een branche-organisatie worden gecertificeerd. Hoe deze branche-organisatie komt te heten is nog niet bekend, maar op dit moment zou eventueel verwezen kunnen worden naar bedrijven die zijn 'aangesloten' bij de Stichting Gedeeld Autogebruik. De genoemde criteria zijn echter niet allemaal even relevant voor het gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid. Hieronder zal per criterium worden aangegeven in hoeverre en in welke mate zij relevant zijn.

de auto is voor deelnemers dag en nacht beschikbaar

Deze voorwaarde is voor het verkeer- en vervoerbeleid slechts indirect van belang. De beschikbaarheid van de auto's vormt, zo lijkt althans uit onderzoek van AVV te kunnen worden geconcludeerd, een succesfactor voor individuele autodatesystemen. Succes van autodatesystemen kan een bijdrage leveren aan het succes van gemeentelijk verkeer en vervoerbeleid. Gezien dit indirecte verband lijkt dit criterium echter niet relevant uit oogpunt van verkeer- en vervoerbeleid.

het ophalen en terugbrengen van de auto is makkelijk en dicht in de buurt

Dit criterium staat in directer verband tot het verkeer- en vervoerbeleid. De standplaats van autodate is idealiter net als andere voorzieningen goed bereikbaar per openbaar vervoer, met de fiets of te voet. Standplaatsen die gesitueerd zijn op plaatsen die slecht bereikbaar zijn met openbaar vervoer en/of de fiets zullen minder klanten trekken, maar kunnen ook automobilititeit uitlokken: de deelnemer zal zelf, met een taxi of met een bekende met een auto bij de standplaats moeten zien te komen. Deze eis lijkt van direct belang te zijn voor de bijdrage van autodate aan het verkeer- en vervoerbeleid. De eis kan als beleidsregel worden gehanteerd; echter niet voor het verlenen van vergunningen, maar voor het besluit tot aanwijzing van weggedeelten voor vergunningparkeren dat aan de verlening van vergunningen vooraf gaat.

het systeem draagt bij aan een bewust en selectief autogebruik

Deze voorwaarde is de belangrijkste in relatie tot het verkeer- en vervoerbeleid. Systemen, en met name tariefstructuren die geen impuls bevatten voor selectief autogebruik zijn de ondersteuning van de gemeente wat dat betreft niet waard. Een autodatesysteem dat lage variabele kosten kent, bijvoorbeeld doordat de tarieven 'kilometervrij' zijn, draagt niet echt bij tot selectief autogebruik. Een tariefstelsel waarbij de prijs per gereden kilometer afneemt naarmate er meer kilometers worden gereden, draagt evenmin bij tot beperking van het autogebruik. Een verplichting tot minimale afname van een bepaald aantal uren of kilometers is om dezelfde reden uit den boze.

De eis dat een autodatesysteem bijdraagt aan bewust en selectief autogebruik kan neergelegd worden in een beleidsregel. Gezien de mogelijke variatie in tariefstelsels lijkt het niet goed mogelijk de eis in een 'dekkend' vergunningvoorschrift te concretiseren.

de afspraken tussen aanbieder en deelnemers zijn van langere duur (dus niet incidenteel)

Deze voorwaarde kan gesteld worden met het oog op de mate waarin het autodatesysteem het gebruik van de auto vermindert. Een systeem dat gebaseerd is op incidenteel gebruik van auto's zal mogelijk juist voornamelijk 'joy-riders' trekken: mensen die geen auto bezitten en incidenteel wel eens een autoritje willen maken, of autobezitters die voor het plezier wel eens een dagje in een andere auto willen rijden. Bij afspraken voor langere duur is de kans groter dat het motief voor deelname aan het systeem niet zo zeer plezier als wel een bewuste vergroting van de keuze in mobiliteitsgedrag is.

de deelnemers hebben de keuze uit meerdere typen auto's

Deze voorwaarde is slechts relevant voor de commerciële aantrekkelijkheid van individuele autosystemen. Sterker nog, de mogelijkheid te kiezen voor grote(re), meer vervuilende auto's doet mogelijk afbreuk aan de milieudoelstellingen die evenzeer aan de bevordering van autodate ten grondslag liggen. De eis is niet relevant voor het verkeer- en vervoerbeleid.

de (technische) kwaliteit en service bij ongevallen en storingen is goed

Ook deze voorwaarde heeft geen verband met de bijdrage van autodate aan het verkeer- en vervoerbeleid, maar alleen met de commerciële aantrekkelijkheid van individuele autodatesystemen. Naast deze door de Stichting voor Gedeeld Autogebruik geformuleerde voorwaarden kan nog aan een aantal andere voorwaarden worden gedacht.

verhuur is ook voor korte perioden mogelijk

De deelnemer die regelmatig slechts voor een dagdeel een auto nodig heeft, zal ofwel om redenen van gebruikersgemak niet deelnemen aan autodate ofwel voor deze kortere perioden toch gebruik maken van de eigen auto of een andere auto in particulier eigendom. De voorwaarde houdt verband met de aantrekkelijkheid van het systeem, maar ook met de mate waarin het systeem bijdraagt aan selectief autogebruik.

Immers, er zou een vergunning kunnen worden verleend aan een aanbieder van autodate, wiens systeem verder wel bijdraagt aan selectief autogebruik, maar door een minimale verhuurperiode afbreuk doet aan dit positieve effect. Met het oog op het garanderen van de positieve bijdrage van de vergunning voor aanbieders is het daarom gerechtvaardigd deze eis als voorschrift in de vergunning op te nemen. De eis kan worden geconcretiseerd door bijvoorbeeld voor te schrijven dat de date-auto's kunnen worden gehuurd voor x uren of langer, waarbij x 4 kan zijn (ongeveer een dagdeel), 1 of ½ uur.

de motorvoertuigen moeten voldoen aan Europese eisen van veiligheid en milieu

Deze voorwaarde lijkt verdedigbaar uit oogpunt van verkeersveiligheid en milieu. Anderzijds is hoofddoelstelling van autodate selectief autogebruik en niet verkeersveiligheid of milieuzuiniger motorvoertuigen. De vraag is bovendien hoe deze eis zou moeten worden geoperationaliseerd. Per saldo lijkt de voorwaarde niet relevant voor autodate als instrument voor de bevordering van selectief autogebruik.

Vrijkomende vergunninghouderplaatsen

Een aanbieder kan besluiten geen gebruik meer te maken van de verstrekte vergunning. Daarmee valt een aantal autodateparkeerplaatsen 'open'. Deze plaatsen zouden weer gebruikt kunnen worden door een andere aanbieder, maar zouden ook weer tot gewone parkeerplaatsen worden omgevormd. Maar ook als een andere aanbieder zich aandient, is het de vraag of deze van dezelfde en hetzelfde aantal parkeerplaatsen gebruik wil maken als de vorige aanbieder. Met de aanbieder moeten in ieder geval afspraken worden gemaakt over de beëindiging van het gebruik van de parkeerplaatsen, de staat waarin ze dan afgeleverd moeten worden, enzovoort. Dergelijke afspraken kunnen worden vastgelegd in bij de vergunning gestelde voorschriften.

Artikelsgewijze toelichting op de wijzigingen

Aanhef

In de aanhef wordt de zinsnede 'gelet op artikel 168 van de gemeentewet en artikel 6 van de Wegenverkeerswet' vervangen door: gelet op artikel 149 van de Gemeentewet en artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994. Hiermee wordt de verwijzing geactualiseerd naar aanleiding van de inwerkingtreding van de Gemeentewet (1992) en de Wegenverkeerswet 1994 (1994).

Artikel A

Onderdeel a vervalt en de onderdelen b worden tot en met j verletterd tot onderdelen a tot en met i.

- Onder b vervalt de zinsnede 'in het RVV 1966 of'.
- Onder d wordt de zinsnede 'Wegenverkeerswet (Stb. 1935, 554)' vervangen door: Wegenverkeerswet 1994 (Stb. 1994, 475).
- Onder g, sub 1 vervalt de zinsnede 'met bord 99a uit bijlage II van het RVV 1966 dan wel'.
- Onder g, sub 2 vervalt de zinsnede 'met bord 99aa uit bijlage II van het RVV 1966, dan wel'

De verwijzingen in deze artikelleden moeten worden geactualiseerd in verband met de wijziging van het RVV in 1990 en de Wegenverkeerswet in 1994. Onder i wordt na de zinsnede 'de natuurlijke' het woord persoon ingevoegd. Vier leden worden toegevoegd, luidende:

- j autodate: het herhaald en opeenvolgend gezamenlijk gebruik van motorvoertuigen op grond van een overeenkomst tussen natuurlijke personen en een aanbieder of tussen natuurlijke personen uit meer dan één huishouden;
- k aanbieder: de natuurlijke persoon of rechtspersoon die motorvoertuigen voor autodate ter beschikking stelt;
- l deelnemer: een natuurlijke persoon die een overeenkomst heeft gesloten inzake autodate;
- m standplaats: de parkeerplaats waar een motorvoertuig bestemd voor autodate geparkeerd wordt.

De omschrijving van autodate is bewust ruim gelaten, om ruimte te bieden aan verschillende vormen. Anderzijds dient autodate te worden onderscheiden van andere, met name reguliere vormen van auto-

verhuur, hetgeen uiteraard niet betekent dat reguliere autoverhuurbedrijven geen autodate kunnen aanbieden. Deze 'reguliere' vormen van autoverhuur vallen niet onder autodate, omdat het daarbij niet gaat om herhaald gezamenlijk gebruik op grond van een overeenkomst. Bij autodate worden overeenkomsten gesloten tussen meerdere deelnemers en een aanbieder op grond waarvan deelnemers meerdere malen een auto kunnen gebruiken. Bij reguliere autohuur wordt in beginsel per huurperiode een overeenkomstig discussiepunt in dit verband is de vraag of vergunningen ook moeten worden verleend ten behoeve van systemen van coupons en dergelijke die reguliere autoverhuurbedrijven aanbieden. De bijdrage van deze systemen aan vermindering van autobezit en bevordering van selectief autogebruik is echter onzeker. In feite gaat het om huurovereenkomsten met betrekking tot een van tevoren bepaald aantal malen (incidenteel) gebruik van een huurauto, in tegenstelling tot autodate, waarbij in beginsel van tevoren de frequentie en duur van gebruik van de dateauto onbepaald zijn.

Artikel B

Vergunningen voor het parkeren op parkeerapparatuur- en/of belanghebbendenplaatsen worden uitgegeven op basis van de Parkeerverordening. Het aanwijzen van de plaatsen waar met een dergelijke vergunning geparkeerd kan worden dient daarom bij of krachtens deze verordening te gebeuren. Los daarvan staat het heffen van rechten voor het uitgeven van de vergunning. Dit gebeurt op basis van de Verordening Parkeerbelastingen. Uit praktische overwegingen is de aanwijzingsbevoegdheid bij burgemeester en wethouders neergelegd. Het tweede lid wordt na de zinsnede 'het parkeren' het woord 'alleen' ingevoegd.

Artikel C

Artikel C wordt vervangen door:

Artikel C

1. Burgemeester en wethouders kunnen op een daartoe strekkende aanvraag een vergunning verlenen voor het parkeren op belanghebbendenplaatsen of parkeerapparatuurplaatsen.
2. Een vergunning kan in ieder geval worden verleend aan:
 - a. een eigenaar of houder van een motorvoertuig die woont in een gebied waar belanghebbendenplaatsen of mede door vergunninghouders te gebruiken parkeerapparatuurplaatsen aanwezig zijn (categorie I);
 - b. een eigenaar of houder van een motorvoertuig die een beroep of bedrijf uitoefent in een gebied waar belanghebbendenplaatsen of mede door vergunninghouders te gebruiken parkeerapparatuurplaatsen aanwezig zijn en die aantoonde dat het in het belang van diens beroep- of bedrijfsuitoefening noodzakelijk is in dat gebied een motorvoertuig te parkeren (categorie II);
 - c. een eigenaar of houder van een motorvoertuig bestemd voor autodate, waarvan de standplaats is gelegen in een gebied waar belanghebbendenplaatsen of mede door vergunninghouders te gebruiken parkeerapparatuurplaatsen aanwezig zijn (categorie III).
3. Burgemeester en wethouders kunnen aan een vergunning voorschriften en beperkingen verbinden die strekken tot bescherming van het belang van een goede verdeling van de beschikbare parkeer ruimte. Aan een vergunning voor categorie III kunnen burgemeester en wethouders voorschriften en beperkingen verbinden die strekken tot bescherming van het belang van het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer, waaronder mede wordt begrepen het stimuleren van selectief autogebruik.

Door in de parkeerverordening te verwijzen naar categorieën en deze middels een onderbord ook bij de parkeerplaats zelf te vermelden, is het de betrokken vergunninghouders ook bekend waar zij kunnen parkeren. Voor een uitgebreide behandeling van de parkeerbebording verwijzen wij naar de CROW-uitgave 'Richtlijn parkeerbebording' (publicatie 134, 1999).

In het eerste lid wordt duidelijk gemaakt dat vergunningen kunnen worden afgegeven voor het parkeren op parkeerplaatsen voor belanghebbenden of met parkeerapparatuur. In het tweede lid worden de verschillende categorieën omschreven. De eerste twee genoemde categorieën waren al in de modelparkeerverordening opgenomen. Onder c wordt een categorie voor autodate toegevoegd. Door de woorden 'in ieder geval' wordt aangegeven dat de opsomming van categorieën (rechts)personen die in aanmerking komen voor een vergunning niet limitatief bedoeld is.

In artikel C is geen bepaling meer opgenomen over de behandeling van een vergunningaanvraag door een aanvrager die zowel in aanmerking komt voor een vergunning van categorie I als II, zoals voorheen in het derde lid. Deze bepaling vervalt omdat ze geen beleidsmatige maar financiële strekking heeft. Bewoners en bedrijven kunnen op de hoogte komen van de verschillen in tarieven door goede voorlichting.

ting aan vergunningaanvragers en/of het bestuderen van de tarieven tabel. Het is vervolgens aan hen te besluiten wat voor vergunning zij willen aanvragen.

Aanwijzing van weggedeelten voor vergunningparkeren voor de categorieën I en II is alleen mogelijk in gebieden waar parkeerdruk is. De vergunningen voor autodate moeten echter ook kunnen worden verleend in gebieden waar geen parkeerdruk is. Daarvoor is wel nodig dat de parkeerverordening, bijvoorbeeld in de toelichting maar zeker ook in relevante bepalingen, een bredere grondslag krijgt. Het motief van de huidige model-parkeerverordening is parkeerregulering.

De parkeerverordening kan echter ook voorschriften bevatten met het oog op het belang van het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer (zie artikel 2, tweede lid Wegenverkeerswet). Vergunningen ten behoeve van particuliere autodate kunnen worden verleend aan natuurlijke personen of aan een maatschap. De Stichting voor Gedeeld Autogebruik verstrekt op aanvraag een standaard-maatschapovereenkomst voor particuliere autodate.

Daarnaast kan de vergunning worden verleend voor een subcategorie. Als bijvoorbeeld in één straat meerdere aanbieders van autodate standplaatsen hebben, kunnen vergunningen worden verleend voor categorie III (autodate) in zone A (wijk X), subcategorie 2 (plaatsen voor aanbieder Z). Hiermee kan worden voorkomen dat een auto van bedrijfsmatige aanbieder Y wordt geparkeerd op plaatsen gereserveerd voor een auto van aanbieder Z. Op grond van het nieuwe derde lid kunnen met het oog op een goede verdeling van de beschikbare parkeerruimte aan de vergunning zowel beperkingen worden verbonden met betrekking tot de te gebruiken parkeerplaatsen als met betrekking tot de tijdstippen waarop de vergunningvergunninghouders overal elders in de gemeente gratis kunnen parkeren. Dit is ook voor autodate van groot belang. Het motief van de goede verdeling van de beschikbare parkeerruimte laat niet toe dat er zones van 1 parkeerplaats worden aangewezen. Immers, van een verdeling van parkeerplaatsen is dan nauwelijks sprake. Het reserveren van een parkeerplaats ten behoeve van 1 motorvoertuig kan wel worden beargumenteerd vanuit het motief van 'het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer' (Wegenverkeerswet, artikel 2, tweede lid). Aanwijzing van 1 parkeerplaats als gebied voor gefiscaliseerd betaald parkeren is niet mogelijk. Autodate levert een bijdrage aan selectiever autogebruik, en daarmee aan het reduceren van de groei van de automobiliteit, één van de doelstellingen van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II) en het derde Nationaal Milieu Beleidsplan (NMP III). Het reserveren van een parkeerplaats in een gebied zonder parkeerdruk is nodig om autodate als werkbaar alternatief voor de eigen auto te kunnen aanbieden. Aangezien de date-auto's niet (per se) als zodanig te herkennen zijn, zou de deelnemer indien er geen parkeerplaats gereserveerd is, de date-auto moeilijk kunnen traceren. Het welslagen van autodatesystemen is in grote mate afhankelijk van de mate waarin de aanbieder een dienst kan aanbieden die hetzelfde gebruikersgemak kent als 'de (eigen) auto voor de deur'. Het vierde lid van artikel C (oud) kan vervallen omdat uit het tweede lid al blijkt dat de opsomming van categorieën (rechts)personen die in aanmerking komen voor een vergunning niet limitatief is. Het vijfde lid (oud) kan vervallen omdat de bevoegdheid om beperkingen aan de vergunning te verbinden met betrekking tot de te gebruiken parkeerplaatsen en de tijdstippen waarop de vergunning van kracht is voortvloeit uit de in het huidige derde lid vermelde bevoegdheid voorschriften en beperkingen te stellen die strekken tot bescherming van het belang van een goede verdeling van de beschikbare parkeerruimte. Het bepaalde in het zesde lid (oud) is opgenomen in het nieuwe derde lid.

Artikel D

De beginselen van behoorlijk bestuur eisen dat binnen een redelijke termijn een beslissing wordt genomen op een aanvraag voor een vergunning. Om op dit punt voor de aanvrager duidelijkheid te verschaffen, zijn de termijnen in de verordening zelf opgenomen.

In artikel D vervallen het eerste en vierde lid. Het tweede en derde lid worden vernummerd tot eerste en tweede lid.

Het eerste en vierde lid van artikel D kunnen vervallen in verband met de inwerkingtreding van de Algemene wet bestuursrecht, die ten aanzien van deze onderwerpen in een regeling voorziet.

Eerste lid

Een termijn van 2 maanden is redelijk.

Tweede lid

Het kan nodig zijn dat de in het eerste lid genoemde termijn moet worden verlengd. Een verlenging met 2 maanden is redelijk.

Artikel E

Eerste lid

De termijnen waarvoor de vergunningen worden verleend, verschillen sterk van gemeente tot gemeente. De tekst kan op dit punt worden aangepast aan de in de gemeente gangbare praktijk. Het is ook denkbaar om een vergunning tot wederopzegging te verlenen. Het voordeel is dat de apparaatskosten hierdoor lager liggen dan bij tussentijdse verlenging. Een nadeel is dat eenmaal uitgegeven vergunningen alleen ingetrokken kunnen worden op grond van de in de verordening genoemde criteria. Het is dan niet mogelijk om snel te kunnen inspelen op zich wijzigende omstandigheden.

Tweede lid

Om de controle op de naleving van het vergunningparkeren efficiënt te laten verlopen, moet zo min mogelijk informatie op de vergunning worden vermeld. Een overmaat aan informatie bemoeilijkt de waarneming voor de controleurs (veel lezen, kleine letters et cetera). Wanneer er toch behoefte bestaat aan meer informatie, zou deze op de achterzijde van de vergunning vermeld kunnen worden. Ook is het denkbaar de vergunning vouwbaar uit te voeren of een bijlage te verstrekken. Om fraude te bemoeilijken (het maken van bij voorbeeld een fotokopie) is het denkbaar de vergunning in meer kleuren uit te voeren. In dat geval moet gelet worden op de kleurechtheid van de inkt en/of het papier. De onder a en b opgenomen gegevens zijn in ieder geval noodzakelijk om te kunnen controleren. De onder c vermelde gegevens zijn, evenals andere informatie, voor de handhaving niet strikt noodzakelijk.

Artikel F

In de aanhef van dit artikel wordt gesproken over 'kunnen intrekken'. Bedoeld is hiermee aan te geven dat het ter beoordeling van burgemeester en wethouders staat of een vergunning daadwerkelijk wordt ingetrokken wanneer een van de opgesomde omstandigheden zich voordoet. De opsomming is limitatief bedoeld. Om andere redenen kan de vergunning dan ook niet worden ingetrokken. Het tweede lid van artikel F vervalt, en het cijfer 1 voor het eerste lid wordt geschrapt. Het tweede lid van artikel D kan vervallen in verband met de inwerkingtreding van de Algemene wet bestuursrecht, die ten aanzien van deze onderwerpen in een regeling voorziet.

Artikel G

Dit artikel verbiedt het plaatsen van voorwerpen, niet zijnde motorvoertuigen (voertuigen), op parkeerapparaat- en belanghebbendenplaatsen. Het plaatsen van dergelijke voorwerpen belemmert de normale gang van zaken op de genoemde plaatsen en doorkruist daarmee de beoogde regulering. Het gaat hier om gedragingen die zich niet lenen voor fiscalisering. Deze verbodsbepaling moet dan ook, ongeacht of tot fiscalisering wordt overgegaan, in de verordening worden opgenomen.

Derde lid

Het lijkt voor een goede gang van zaken op parkeerapparaatplaatsen niet gewenst om ontheffing te kunnen verlenen van het in het tweede lid neergelegde verbod. De mogelijkheid daartoe is daarom ook niet opgenomen in het model.

Artikel H

Ook dit artikel bevat enkele verbodsbepalingen voor gedragingen die niet gefiscaliseerd kunnen worden. Deze bepalingen moeten, ongeacht of tot fiscalisering wordt overgegaan of niet, in de verordening opgenomen worden.

In het model uit 1975 is een 'bijzulverbod' opgenomen. Dit verbod is niet overgenomen, omdat het in strijd is met het fiscale regime. Wanneer de parkeertijd, waarvoor een bestuurder heeft betaald, is verstreken moet hij (opnieuw) aangifte doen. Als hij niet aan die verplichting voldoet, wordt hem, in geval van constatering, een naheffingsaanslag opgelegd. Wanneer een bijzulverbod geldt, zou de parkeerder een strafbaar feit plegen, terwijl hij aan zijn belastingplicht voldoet. Een bijzulverbod is derhalve onder een fiscaal regime niet mogelijk. Bij strafrechtelijke handhaving is een bijzulverbod wel mogelijk.

Eerste lid

Desgewenst zou aan dit lid kunnen worden toegevoegd dat het eveneens verboden is te parkeren in strijd met bepaalde in de kennisgeving op de parkeerapparaat gegeven aanwijzingen. De bepaling dat het verboden is te parkeren 'in strijd met enige in de kennisgeving op de parkeerapparaat gegeven aanwijzing' lijkt minder geschikt omdat op de meter ook pleegt te worden vermeld hoeveel moet worden betaald. Het niet betalen zou daarmee onder het strafrecht worden gebracht wat na invoering van de fiscalisering niet de bedoeling is.

Artikel I

De fiscale aanpak van het niet betalen van het parkeergeld is, gelet op artikel 283a van de gemeentewet, alleen mogelijk bij parkeerapparatuur, en niet op belanghebbendenplaatsen. Daarom moet in de verordening een strafbepaling opgenomen worden. Voor het parkeren op parkeerplaatsen bij parkeerapparatuur zonder (geldige) vergunning is geen strafbaarstelling nodig. Op die plaatsen kan immers wel het fiscale regime gehanteerd worden.

Artikel J

Artikel 195 van de gemeentewet bepaalt dat gemeenten op overtreding van hun verordeningen een hechtenis van ten hoogste twee maanden of een geldboete van de eerste of tweede categorie kunnen stellen. Openbaarmaking van de rechterlijke uitspraak kan als bijkomende straf op een overtreding worden gesteld.

Gezien de ernst van een parkeerovertreding lijkt het minder gewenst om daarop een geldboete van de tweede categorie te stellen. Het openbaar maken van de rechterlijke uitspraak is een bijkomende straf waarvan bij parkeerovertredingen weinig effect te verwachten valt. Het opnemen daarvan in de Parkeerverordening is daarom achterwege gelaten.

Artikel K

Artikel K wordt vervangen door:

Artikel K

1. Met het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening zijn belast:
2. Voorts zijn met het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening belast de door burgemeester en wethouders aangewezen personen.

In het kader van de derde tranche zijn in de Algemene wet bestuursrecht onder andere ook regels gesteld ten aanzien van het toezicht. Naar aanleiding van deze wetswijziging dient deze bepaling eveneens te worden aangepast.

Toezichthouders zijn personen die bij of krachtens wettelijk voorschrift belast zijn met het houden van toezicht op de naleving van wettelijke voorschriften, zo volgt uit artikel 5:11 Awb. Deze personen kunnen (deels) categoriaal en (deels) individueel worden aangewezen. Voor een uitgebreide toelichting op deze bepalingen verwijzen wij naar de toelichting op artikel 6.1a in de model Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van de VNG.

Artikel M

Gezien de nauwe samenhang die er bestaat tussen de Parkeerverordening en de Verordening Parkeerbelastingen, dienen deze gelijktijdig in werking te treden. Bovendien moeten op dat ogenblik de oude bepalingen (vastgelegd in een of twee verordeningen) ingetrokken worden. Omdat de gemeentewet voor beide verordeningen een verschillend regime van controle en inwerkingtreding in het leven heeft geroepen is een wat ingewikkelde constructie ontstaan.

Wanneer een gecombineerde parkeer- en parkeergeldverordening moet worden ingetrokken, moet dit worden geregeld in de Verordening Parkeerbelastingen. Een gecombineerde verordening wordt, omdat deze als één geheel ter goedkeuring aan de Kroon wordt voorgelegd, aangemerkt als een belastingverordening. De intrekking dient derhalve in de Verordening Parkeerbelastingen geregeld te worden. Indien er geen sprake is van een gecombineerde verordening, moet de Parkeerverordening ook ingetrokken worden. Dit kan gebeuren door aan dit artikel, onder vernummering van het bestaande tweede lid, een tweede lid tussen te voegen dat als volgt luidt: *2 Bij inwerkingtreding van deze verordening vervalt de <naam>, vastgesteld <datum>.*

Eerste lid

In de model Verordening Parkeerbelastingen wordt de datum genoemd waarop die verordening in werking treedt. De Projectgroep heeft uit fiscaal juridische overwegingen voor het noemen van een concrete datum gekozen. Omdat het denkbaar is dat op de in artikel 15 van de Verordening Parkeerbelastingen genoemde datum nog geen bericht van ontvangst van gedeputeerde staten van de Parkeerverordening is ontvangen, moeten burgemeester en wethouders het uiteindelijke tijdstip van inwerkingtreding van beide verordeningen vaststellen. Dit kan gebeuren door bij openbaar te maken besluit aan te geven wanneer de Parkeerverordening in werking treedt. In de Verordening Parkeerbelastingen is opgenomen dat deze pas zal worden toegepast op het moment dat de Parkeerverordening in werking is getreden (dit geldt alleen als de koninklijke goedkeuring er eerder is dan het bericht van ontvangst

van GS). Het zal duidelijk zijn dat de door burgemeester en wethouders vast te stellen datum nooit voor het in artikel 15 van de Verordening Parkeerbelastingen genoemde tijdstip mag liggen. In het ontwerp van de nieuwe Gemeentewet wordt een iets andere wijze van afkondiging voorgeschreven dan nu het geval is (artikelen 139 t/m 144). Onder het nieuwe regime moeten alle besluiten van het gemeentebestuur die algemeen verbindende voorschriften bevatten worden afgekondigd. De tekst moet integraal worden afgedrukt in het gemeenteblad of een andere door de gemeente algemeen verkrijgbaar gestelde uitgave. Voorts moet de tekst voor een ieder kosteloos ter inzage worden gelegd. Tot slot treedt de verordening, tenzij anders is bepaald, acht dagen na afkondiging in werking. Voor de tekst van dit artikel zal de invoering van de nieuwe Gemeentewet geen gevolgen hebben.

Toelichting model Parkeerverordening voor strafrechtelijke handhaving

Wanneer de voorkeur naar strafrechtelijke (administratiefrechtelijke) handhaving uitgaat, moet het parkeren bij parkeerapparatuur zonder te betalen strafbaar gesteld worden. Die verbodsbepaling is opgenomen in artikel H.

Artikel H

Algemeen

Nieuw zijnde leden 2, 3 en 4. Hierin is het niet betalen bij parkeerapparatuur strafbaar gesteld.

Toelichting model Parkeerverordening voor gecombineerde fiscale en strafrechtelijke handhaving

Wanneer de gemeente kiest voor een combinatie van strafrechtelijk (administratiefrechtelijke) en fiscaalrechtelijke handhaving, moet het niet betalen bij parkeerapparatuur strafbaar worden gesteld. De betreffende verbodsbepaling is opgenomen in artikel H.

Artikel H

Vierde lid

Hier wordt een uitzondering gemaakt voor die parkeerapparatuur waar fiscaal gehandhaafd wordt. Op die plaatsen kan het strafrechtelijke (administratiefrechtelijke) regime niet van toepassing zijn.

Jurisprudentie

[JG 03.0192](#)