

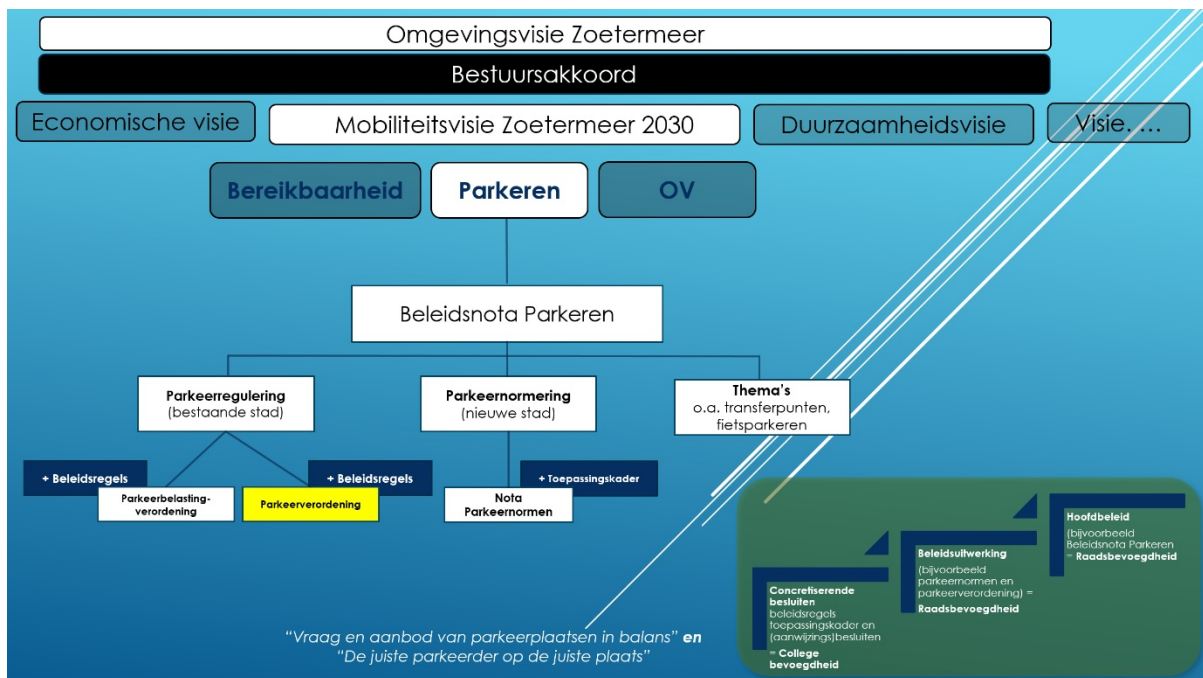
TOELICHTING PARKEERVERORDENING

ALGEMENE TOELICHTING

Voor een algemene toelichting op het parkeerbeleid verwijzen wij u door naar de samenvatting (LINK). Deze toelichting gaat in op de parkeerverordening. In het eerste deel wordt ingegaan op de verschillende soorten parkeerregulering aanwezig in Zoetermeer. Hierna volgt een artikelsgewijze toelichting.

Via parkeerbeleid kunnen gemeenten de verdeling van de vaak schaarse parkeerruimte reguleren en overlast voorkomen. Een goed instrument dat gemeenten kunnen gebruiken voor de parkeerregulering is het invoeren van betaald parkeren en parkeren door vergunninghouders (ook wel belanghebbendenparkeren) en deelauto's.

De verankering van de Parkeerverordening in het beleid van de gemeente is grafisch als volgt weer te geven:



Figuur 1: Plaats parkeerverordening in het gemeentelijke beleid

Om het parkeerbeleid binnen de gemeente in goede banen te leiden heeft de gemeente een aantal instrumenten tot haar beschikking. Bij nieuwe ontwikkelingen past de gemeente parkeernormen toe, vastgelegd in bestemmingsplannen. Deze parkeernormen zijn verankerd in een Nota Parkeernormen, waarbij een toepassingskader is gevoegd voor de uitwerking hoe de gemeente hiermee om gaat.

Voor de 'bestaande stad', dus wat al gebouwd is in het verleden, wordt parkeerregulering toegepast, zoals betaald parkeren een blauwe zone of vergunninghouderparkeren (belanghebbendenparkeren). Deze parkeerreguleringen worden uitgewerkt in een aantal raadsbesluiten.

- De vaststelling van blauwe zones is een verkeersbesluit dat door het college of via mandaat en na mogelijke zienswijzen en een communicatieproces wordt vastgesteld. Daarbij kunnen ook beleidsregels worden vastgesteld, waaronder beleidsregels betreffende de verstrekking van ontheffingen voor de blauwe zones.

- Voor betaald parkeren en vergunninghouderparkeren (belanghebbendenparkeren) worden twee verordeningen gebruikt. Enerzijds de parkeerverordening en anderzijds de verordening parkeerbelastingen.
 - o In de *Parkeerverordening* wordt vooral aandacht besteed aan het verlenen van parkeervergunningen en is een aantal verbodsbepalingen opgenomen, zoals het zonder vergunning parkeren op een belanghebbendenplaats. Daarnaast bepaalt de raad welke taken het college krijgt bij de uitvoering van de verordening, denk aan het bepalen waar specifiek vergunninghouderparkeren geldt. Het college legt het beleid rond deze taken vast in uitvoeringsbesluiten, zoals een besluit uitgifte parkeervergunningen waarin de voorwaarden voor het verkrijgen van een parkeervergunningen vastliggen.
 - o De *Verordening Parkeerbelastingen* gaat vooral over (het ontstaan van) de belastingplicht, de maatstaf en de wijze van de heffing, de betaling en de naheffingsaanslag. De raad bepaalt dus in de verordening parkeerbelastingen hoe het betaald parkeren er in de gemeente uit ziet. Bij deze verordening zit ook de tarieventabel. Daarnaast bepaalt de raad welke taken het college krijgt bij de uitvoering van de verordening, denk aan het bepalen waar betaald parkeren geldt. Het college legt het beleid rond deze taken vast in uitvoeringsbesluiten, zoals een aanwijzingsbesluit ter bepaling waar parkeerregulering van kracht is.

FISCALISERING EN BELANGHEBBENDENPARKEREN

Alleen het parkeren bij parkeerapparatuur (parkeermeters, parkeerautomaten en verder alles wat hieronder kan worden verstaan) kan worden gefiscaliseerd. Bij deze apparatuur wordt een parkeerbelasting geheven. Bij belanghebbendenparkeren (vergunninghouderparkeren) wordt ook een parkeerbelasting betaald voor het verkrijgen van een parkeervergunning, waarmee in een bepaald gebied mag worden geparkeerd. Het college van burgemeester en wethouders wijst de gebieden aan waar belanghebbendenparkeren wordt ingevoerd. In Zoetermeer is het gereguleerde gebied gefiscaliseerd, dus mogen hier kortparkeerders staan als ze de parkeerbelasting voldoen, maar ook vergunninghouders mogen hier met een geldige parkeervergunning parkeren.

DEELAUTO'S

Onder een autodelen wordt verstaan het herhaald en opeenvolgend gezamenlijk gebruik van een auto op basis van een overeenkomst tussen meerdere partijen (zie art.1 onder m van de Parkeerverordening). Vergunningen voor aanbieders van motorvoertuigen bestemd voor autodelen 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. Om deelautoplatsen 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, waarbij onder het laatste ook wordt verstaan het bevorderen van selectief autogebruik.

Bij de besluitvorming over het afgeven van een vergunning voor een deelautoplaats kan de gemeente de volgende criteria een rol laten spelen:

- de beschikbaarheid van de auto voor deelnemers dag en nacht

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

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Aanhef

In de aanhef van de Parkeerverordening dienen de artikelen 149 Gemeentewet en 2a Wegenverkeerswet 1994 opgenomen te worden. Op grond van het eerste artikel mogen autonome verordeningen worden opgesteld en op grond van het tweede artikel behouden gemeenten hun autonome regelgevende bevoegdheid ten aanzien van het onderwerp waarin de Wegenverkeerswet voorziet, voorzover die regels niet in strijd zijn met de bij of krachtens deze wet vastgestelde regels en voorzover verkeerstekens krachtens deze wet zich daar niet toe lenen. Artikel 225 Gemeentewet wordt opgenomen omdat dit artikel de invoering van betaald- en vergunninghoudersparkeren regelt.

AFDELING I DEFINITIES EN BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

Artikel 1

b. parkeren

In de Parkeerverordening is aansluiting gezocht bij de definitie van het begrip parkeren in artikel 225 van de Gemeentewet en dus niet bij de definitie uit artikel 1 onder ac. van het RVV 1990. Er is gekozen voor deze definitie, omdat het invoeren van betaald parkeren en vergunninghoudersparkeren ook gebaseerd is op artikel 225 van de Gemeentewet.

c. motorvoertuigen

Op grond van artikel 225 van de Gemeentewet kunnen parkeerbelastingen worden geheven voor het parkeren met voertuigen. In de Parkeerverordening is ervoor gekozen om de werking van deze verordening te beperken tot motorvoertuigen, zoals bedoeld in artikel 1 onder z van het RVV 1990 met inbegrip van brommobielen. In dit artikel wordt onder motorvoertuigen verstaan: 'alle gemotoriseerde voertuigen behalve bromfietsen, fietsen met trapondersteuning en gehandicaptenvoertuigen, bestemd om anders dan langs rails te worden voortbewogen'. Een brommobiel is in het RVV 1990 (art. 1) gedefinieerd als een bromfiets op meer dan twee wielen, die is voorzien van een carrosserie. Brommobielen vallen dus niet onder de definitie van motorvoertuigen. In artikel 2a van het RVV 1990 is echter bepaald dat de regels voor motorvoertuigen ook van toepassing zijn op brommobielen en de bestuurders en passagiers van brommobielen. Bestuurders van brommobielen moeten zich in het verkeer dus gedragen als een 'gewone' automobilist. Dit geldt ook voor het parkeren met een brommobiel. Daarom is ervoor gekozen de Parkeerverordening en de Verordening parkeerbelastingen ook van toepassing te verklaren op brommobielen.

d. houder

In de definitie van het begrip houder komt het begrip 'motorrijtuig' voor. Dit is gedaan, omdat in de WVW 1994 bepaald is dat motorrijtuigen over een kenteken moeten beschikken. Het RVV 1990, waarin onder andere bepalingen over parkeren zijn opgenomen, spreekt daarentegen over motorvoertuigen. Dit is op zich verwarrend, maar materieel gezien komen de definities van beide begrippen goeddeels overeen.

g. centrale computer

In toenemende mate maken parkeerders gebruik van providers van mobiel parkeren. In

plaats van het fysiek in werking zetten van parkeerapparatuur wordt het kenteken van de auto aangemeld op een centrale computer. Deze centrale computer is in Zoetermeer het Nationaal Parkeerregister dat bij de RDW staat en de parkeerrechten database van Parkmobile. Door toevoeging van de centrale computer geldt een aanmelding bij een provider van mobiel parkeren ook als het doen van aangifte van parkeerbelasting.

m. autodelen

De omschrijving van het begrip autodelen is bewust ruim gelaten, om ruimte te bieden aan verschillende vormen van autodelen. Anderzijds dient autodelen te worden onderscheiden van andere, met name reguliere vormen van autoverhuur, hetgeen uiteraard niet betekent dat reguliere autoverhuurbedrijven geen deelauto's kunnen aanbieden. Deze 'reguliere' vormen van autoverhuur vallen niet onder autodelen, omdat het daarbij niet gaat om herhaald gezamenlijk gebruik op grond van een overeenkomst. Bij autodelen 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 overeenkomst gesloten.

AFDELING II PLAATSEN VOOR VERGUNNINGHOUDERS, VERGUNNINGEN EN VERGUNNINGBEWIJZEN

Artikel 2

Het aanwijzen van de gebieden en plaatsen waar en de tijden waarop met een vergunning op belanghebbendenplaatsen geparkeerd kan worden, dient bij of krachtens deze verordening te worden geregeld. Het aanwijzen van de gebieden, plaatsen en tijden voor het parkeren bij parkeerapparatuur gebeurt op basis van de Verordening Parkeerbelastingen. Uit praktische overwegingen is de aanwijzingsbevoegdheid bij het college neergelegd.

De aanwijzing van belanghebbendengebieden is in principe alleen mogelijk voor gebieden waar een redelijke mate van parkeerdruk aanwezig is. Voor het aanwijzen van een deelautoplaats is de aanwezigheid van parkeerdruk niet perse noodzakelijk. Het motief van het aanwijzen van zo'n deelautoplaats is veel meer gelegen in 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 WVV 1994).

Artikel 3

Het college kan parkeervergunningen afgeven voor het parkeren op plaatsen voor belanghebbenden of met parkeerapparatuur. Het college kan tevens nadere regels stellen voor het indienen van aanvragen en het verlenen van de parkeervergunning. Hierbij kan worden gedacht aan het stellen van indieningsvereisten voor het aanvragen van een parkeervergunning. In het kader van het voorkomen van onnodige administratieve lasten voor burgers en bedrijven worden zoveel als mogelijk geen gegevens gevraagd die reeds binnen de gemeentelijke organisatie bekend zijn of die de gemeente eenvoudig en vaak goedkoper zelf kan opvragen. Denk hierbij dan aan het opvragen van bedrijfsgegevens bij de Kamers van Koophandel voor het afgeven van een parkeervergunning aan een bedrijf.

In het derde lid worden verschillende categorieën belanghebbenden genoemd die in aanmerking kunnen komen voor een parkeervergunning. In de verordening zijn vier categorieën opgenomen: bewoners, bedrijven, deelauto's en mantelzorgontvangers..

Parkeervergunningen voor bewoners en bedrijven waren ook in de Parkeerverordening 1994 opgenomen, de parkeervergunning voor deelauto's en voor mantelzorgontvangers niet. Hier werd wel mee gewerkt, maar feitelijk op basis van de bevoegdheid die het college heeft om af te wijken van de regels. Deze vergunningen waren al wel opgenomen in de Verordening

Parkeerbelastingen en de daarbij behorende tarieventabel, nu zijn deze vergunningen ook in de Parkeerverordening geformaliseerd.

De mantelzorgvergunning is bedoeld voor bewoners die afhankelijk zijn van mantelzorg (niet-beroepsmatige, onbetaalde zorg). Met deze mantelzorgvergunning kunnen verzorgers die buiten de betreffende parkeerzone wonen hun auto parkeren in specifiek aangewezen delen van de parkeerzone waar de vergunninghouder woont.

In het vierde lid is een soort hardheidsclausule opgenomen. In bijzondere gevallen kan het college ook een (tijdelijke) parkeervergunning verlenen aan de eigenaar of houder van een motorvoertuig die niet voldoet aan één van de vereisten die in het derde lid zijn opgenomen. Hierbij kan onder andere worden gedacht aan personen of bedrijven die nog niet in het vergunninghoudersgebied wonen of gevestigd zijn, maar die dat wel binnen afzienbare tijd gaan doen.

Om te voorkomen dat er voor een bepaald gebied teveel parkeervergunningen worden uitgegeven, is het verstandig om het maximum aantal uit te geven vergunningen te bepalen. De mogelijkheid hiertoe is in het vijfde lid geregeld. Hierbij kan ook onderscheid worden gemaakt naar de verschillende categorieën parkeervergunningen, waarbij het in de praktijk vooral zal gaan om het aantal bewonersvergunningen en bedrijfsvergunningen. Hoewel een parkeervergunning geen absoluut recht geeft op een parkeerplaats in een aangewezen belanghebbendengebied, moet de vergunninghouder er wel op kunnen vertrouwen dat hij zijn auto doorgaans kwijt kan in dat gebied. Wanneer het maximum aantal uit te geven parkeervergunningen is bereikt, kan het college de parkeervergunning weigeren en de betreffende persoon of het betreffende bedrijf op een wachtlijst plaatsen.

Op grond van het zesde 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 vergunning van kracht is. Vergunningen kunnen ook worden verleend voor bepaalde zones, om te voorkomen dat vergunninghouders overal elders in de gemeente gratis kunnen parkeren. Met dit zesde lid kan het college belanghebbenden ook dwingen om gebruik te maken van parkeergelegenheid op eigen terrein, zoals een parkeerplek in een bewonersgarage of een oprit. Daarmee kan op de openbare weg meer ruimte ontstaan voor bezoekers. Zo kan een voorwaarde voor het verkrijgen van een eerste parkeervergunning zijn dat men niet beschikt over parkeergelegenheid op eigen terrein.

In lid zeven krijgt het college de mogelijkheid om het aantal parkeervergunningen te beperken voor adressen die door een functiewijziging ineens veel meer parkeervergunningen aanvragen dan voorheen. Bij de ontwikkeling van panden wordt de parkeernorm toegepast om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn. Als jaren later de functie van een pand drastisch wijzigt kan dit betekenen dat daardoor de parkeerdruk sterk toeneemt. Door dit lid kan de gemeente hierin sturen.

Artikel 4

De beginselen van behoorlijk bestuur eisen dat binnen een redelijke termijn een beslissing wordt genomen op een aanvraag voor een vergunning. Om voor de aanvrager duidelijkheid te verschaffen, zijn de termijnen in de verordening zelf opgenomen. In de verordening is een beslistermijn van vier weken opgenomen, die eenmaal met ten hoogste vier weken kan worden verlengd. Normaal gesproken moet een parkeervergunning binnen vier weken kunnen worden verstrekt. Mocht dit in een enkel geval onverhoopt niet lukken, dan kan deze termijn worden verlengd met vier weken.

Artikel 5

De termijnen waarvoor de parkeervergunningen worden verleend, verschillen sterk van gemeente tot gemeente. Het varieert van vergunningen voor onbepaalde tijd tot vergunningen voor een periode van 1 jaar. De gemeente Zoetermeer hanteert termijnen van een maand (bedrijfsvergunning), een jaar en vier jaar.

Het is mogelijk om een parkeervergunning voor onbepaalde tijd ofwel tot wederopzegging te verlenen. Het voordeel hiervan is dat er minder administratieve lasten bij de burger en het bedrijfsleven komen te liggen, omdat zij niet steeds opnieuw een nieuwe vergunning behoeven aan te vragen. Ook de administratieve lasten van het gemeentelijke apparaat komen hierdoor lager te liggen dan bij tussentijdse verlenging. Een nadeel is dat eenmaal uitgegeven vergunningen alleen ingetrokken of gewijzigd kunnen worden op grond van de in de verordening genoemde criteria. De intrekings- en wijzigingsgronden in artikel 6 zijn echter zodanig ruim geformuleerd, dat inspelen op gewijzigde omstandigheden ook dan mogelijk is.

Artikel 6

In de aanhef van dit artikel wordt aangegeven dat het college een parkeervergunning 'kan' intrekken of wijzigen. Bedoeld is hiermee aan te geven dat het ter beoordeling van het college van burgemeester en wethouders staat of een vergunning daadwerkelijk moet worden ingetrokken of gewijzigd, wanneer een van de opgesomde omstandigheden zich voordoet. De opsomming is limitatief bedoeld. Om andere redenen kan de vergunning dan ook niet worden ingetrokken of gewijzigd.

Artikel 7

Zoals in de algemene toelichting aangegeven kan géén fiscale naheffingsaanslag worden opgelegd bij het zonder vergunning parkeren in een belanghebbendengebied 'sec'. De fiscale aanpak van het niet betalen van de parkeerbelasting is, gelet op artikel 234 van de Gemeentewet, alleen mogelijk bij parkeerapparatuurplaatsen. Daarom moet in de verordening een strafbepaling worden opgenomen, die alleen voor strafrechtelijke handhaving via de 'Wet Mulder' in aanmerking komt. Dit artikel gaat met name over de deelautoplaatsen.

Artikel 8

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

Een 'bijzilverbod' is niet opgenomen, omdat dit in strijd zou zijn 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 bijzilverbod geldt, zou de parkeerder een strafbaar feit plegen, terwijl hij wél aan zijn belastingplicht voldoet. Een bijzilverbod is derhalve onder een fiscaal regime niet mogelijk.

Artikel 9

Dit artikel verbiedt het plaatsen van voorwerpen, niet zijnde motorvoertuigen, op parkeerapparatuur- en belanghebbendenplaatsen. Het plaatsen van dergelijke voorwerpen belemmert het normale gebruik van de bedoelde parkeerplaatsen en doorkruist daarmee de beoogde parkeerregulering. 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.

Artikel 10

Artikel 154 van de Gemeentewet bepaalt dat gemeenten op overtreding van hun verordeningen een hechtenis van ten hoogste drie maanden of een geldboete van de 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 de zwaarste strafsanctie te stellen. Er is daarom gekozen voor een hechtenis van maximaal een maand of een geldboete van de eerste categorie. 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 11

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 in de model Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van de VNG.

Artikel 13

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 verordeningen worden ingetrokken.