

Autodate

Goed geregeld

Postbus 30435, 2500 GK Den Haag, telefax (070) 346 92 01,
Internet: www.vnguitgeverij.nl

Colofon

Samenstelling

drs. W. van Smaalen

Vormgeving binnenwerk

mw. A.I. van Nieuwenburg

SGBO

Onderzoeks- en Adviesbureau van de
Vereniging van Nederlandse Gemeenten
Postbus 30435
2500 GK Den Haag

THESAURUSTERMEN VERENIGING VAN NEDERLANDSE GEMEENTEN

Thesaurustermen: mobiliteit; motorrijtuigen; vervoerskeuze

ISBN 90 322 7926 3

© VNG uitgeverij, Den Haag, 2000

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, zonder voorafgaande toestemming van de uitgever.
Deze uitgave is opgesteld door en wat de inhoud betreft voor uitsluitende verantwoording van SGBO. De hierin weergegeven meningen en opvattingen behoeven niet noodzakelijkerwijs gedeeld te worden door het bestuur van de VNG.

Inhoud

Woord vooraf	7
1 Inleiding	9
1.1 Autootje pesten	9
1.2 Autodate, wat en hoe	9
1.3 Deze publicatie	12
2 Autodate in het gemeentelijk beleid	14
2.1 Een rol in het gemeentelijk omgevingsbeleid	14
2.2 Vorm en functie	15
2.3 Overleg met partijen	16
2.4 Voorbereiding en rechtsbescherming	18
3 Wettelijk kader	20
3.1 Inleiding	20
3.2 Gemeentewet	20
3.3 Wegenverkeerswet 1994	20
3.4 Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Lex Mulder)	21
3.5 Gemeentelijke parkeerverordening	22
3.6 Besluit wegslepen van voertuigen	23
3.7 Gemeentelijke wegsleepverordening	23
4 Wijziging model-parkeerverordening ten behoeve van autodate	25
4.1 Inleiding	25
4.2 Model wijziging parkeerverordening	26
4.3 Algemene toelichting	28
4.4 Artikelsgewijze toelichting	33
5 Aanleg en beheer van parkeerplaatsen	39
5.1 Inleiding	39
5.2 Ligging	39
5.3 Spreiding	40
5.4 Kwaliteit	40
5.5 Inrichting	40
5.6 Kosten van aanleg	41
5.7 Onderhoud	41

6	Handhaving	43
6.1	Specifieke aandachtspunten	43
6.2	Jurisprudentie	44
Bijlagen		46
1	Wet- en regelgeving	46
2	Integrale tekst gewijzigde model-parkeerverordening voor fiscale handhaving (zonder toelichting)	49
3	Integrale tekst gewijzigde model-parkeerverordening voor strafrechtelijke handhaving (zonder toelichting)	54
4	Integrale tekst gewijzigde model-parkeerverordening voor gecombineerde fiscale en strafrechtelijke handhaving (zonder toelichting)	59

Woord vooraf

Reductie van de groeiende automobilititeit ter bevordering van leefbaarheid en bereikbaarheid is een belangrijke doelstelling van het beleid op het terrein van verkeer en vervoer en milieu. Die doelstelling kan alleen worden bereikt met een combinatie van maatregelen: bijvoorbeeld stimulering van het openbaar vervoer, variabilisatie van autokosten en vervoermanagement.

Gedeeld autogebruik, waaronder bijvoorbeeld carpoolen en liften, wordt ook gezien als één van de middelen om reductie van de groei van de automobilititeit te realiseren. De laatste jaren groeit een specifieke vorm van gedeeld autogebruik in populariteit: autodate.

Met de term autodate wordt bedoeld op structurele afspraken tussen particulieren met betrekking tot gedeeld eigendom en gebruik van een auto, en structurele afspraken tussen een commerciële aanbieder en particulieren met betrekking tot de (meestal) 24-uurs-beschikbaarheid van een huurauto. Autodate kenmerkt zich bovendien door de bijdrage aan bewust en selectief autogebruik. In steeds meer gevallen doen commerciële aanbieders ook gecombineerde aanbiedingen met openbaar vervoerbedrijven (ketenmobilititeit).

Het succes van deze systemen is, vooral in gebieden met een hoge parkeerdruk, sterk afhankelijk van de beschikbaarheid van een vaste parkeerplaats waar de 'date-auto' telkens opgehaald en teruggebracht kan worden. Op dit moment biedt de model-parkeerverordening van de VNG echter alleen de mogelijkheid parkeerplaatsen te reserveren voor belanghebbenden (bewoners of werknemers van in de buurt gevestigde bedrijven).

Wijziging van de model-parkeerverordening is dus nodig. Gelet op het belang van autodate voor reductie van de groei van de automobilititeit verleende het Ministerie van Verkeer en Waterstaat daarom een financiële bijdrage om deze publicatie mogelijk te maken. Naast de bedoelde wijziging van de model-parkeerverordening is ook aandacht geschonken aan de beleidskeuzes die gemaakt moeten worden en aandachtspunten ten aanzien van handhaving en beheer.

Met deze publicatie hopen wij u de argumenten en instrumenten aan te reiken, om ruimte te bieden aan een veelbelovende bijdrage aan selectief autogebruik: autodate.

Den Haag, januari 2000

Vereniging van Nederlandse Gemeenten

prof. dr. J.Th.J. van den Berg,
hoofddirecteur

1 Inleiding

1.1 Autootje pesten

Het mobiliteitsbeleid van 'de overheid' mag zich verheugen in een grote publieke belangstelling. Dat geldt zeker voor de inspanningen gericht op de reductie van de groei van de automobiliteit. Dat lijkt op zich toch een uiterst bescheiden doelstelling, maar zo voelen veel Nederlanders dat toch niet. Termen als 'autootje pesten' en 'de auto als melkkoe' hoor je het meest als kenschets van de publieke opinie over de politieke bemoeienis met de auto. Of, zoals een deelnemer aan het discussieprogramma 'Het Lagerhuis' opmerkte naar aanleiding van een discussie over verlaging van de maximumsnelheid: 'accijns, rekeningrijden, en nou dit weer, laat ons nou eens met rust!' De heer Nijpels, voorzitter van het Wereld Natuur Fonds, formuleerde het zo: 'Om het autogebruik te reduceren moet je je niet verzetten tegen de auto. Het is veel beter een goed alternatief te bieden, en dat kan met de date-auto.'

Maar wat is dat, een date-auto? En wat kan een gemeente er mee? Die vragen worden in deze brochure beantwoord.

1.2 Autodate, wat en hoe

Verschillende vormen

Autodate is sinds november 1997 de verzamelnaam van verschillende innovatieve vormen van bedrijfsmatige autoverhuur en gezamenlijk gebruik van een auto door particulieren. Autodate is één van de verschillende vormen van gedeeld autogebruik; onder dat verzamelbegrip gedeeld autogebruik vallen bijvoorbeeld ook carpoolen, couponsystemen van autoverhuurbedrijven en liften. Maar ook autodate komt voor in vele verschillende vormen. Gemene deler van autodate is een verhoogde gebruiksefficiëntie van de auto door gezamenlijk gebruik. Volgens het CBS wordt de doorsnee auto immers niet meer dan ongeveer een uur per dag gebruikt. Autodate onderscheidt zich van carpoolen doordat de auto niet gelijktijdig en gezamenlijk, maar individueel en volgtijdelijk wordt gebruikt.

Het gaat met name bij bedrijfsmatige autodate om verschillende dienstenformules, die een wisselend effect (kunnen) hebben op het autobezit en het mobiliteitsgedrag van deelnemers aan de verschillende systemen. De variatie zit in de entreekosten, minimale huurperiode, tariefstructuur en aantal en locatie van standplaatsen (één centrale standplaats of op meerdere locaties). De Stichting Gedeeld Autogebruik hanteert een aantal 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.

Een nuttige functie

Maar wat betekent autodate nu voor het mobiliteitsbeleid? Uit onderzoek, maar soms ook uit de bedoelingen van aanbieders, blijkt dat autodatesystemen een effect beogen op het autobezit en het mobiliteitsgedrag. Centrale gedachte achter het autodelen is dat je geen auto hoeft te bezitten om er toch één zonder al te veel rompslomp te kunnen gebruiken, en dat op deze wijze de auto ook selectiever wordt gebruikt.

Dat is niet onbelangrijk. In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II) wordt de verwachting uitgesproken dat bij ongewijzigd beleid het autoverkeer tussen 1986 en 2010 zal toenemen met 70%. Het huidige beleid, dat is neergelegd in het SVV II, het Nationaal Milieubeleidsplan III (NMP III) en hoogstwaarschijnlijk ook in het NVVP (Nationaal Verkeer en Vervoer Plan) is er op gericht de groei te beperken tot 35%.

Autodate is geen wondermiddel; dat is er niet als het gaat om het reduceren van de groei in de automobiliteit. Maar het kan wel een belangrijke bijdrage leveren als deeloplossing.

Hoewel het eigen autobezit niet ter discussie wordt gesteld in het SVV II, zijn er wel sterke aanwijzingen dat het gebruik van een auto sterk is gekoppeld aan het bezit ervan. In 1970 bedroeg het gemiddeld aantal gereden kilometers per auto 14.890, in 1995 16.500. Er lijkt dus zoiets te bestaan als een constante van een gemiddeld jaarkilometrage. Door het reduceren van het aantal auto's zou dus ook het aantal gereden autokilometers moeten afnemen.

Onderzoek

Uit een eerste onderzoek in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) naar het mobiliteitsgedrag en de opvattingen van deelnemers aan acht geselecteerde autodate-systemen, blijkt dat deelnemers aan autodate minder autokilometers maken in een jaar dan de gemiddelde autobezitter.

Het grootste deel van de deelnemers aan de onderzochte autodate-systemen (tussen de 50 en 75%) was voorheen auto-loos. In de onderzochte systemen blijkt echter dat het absolute aantal auto's bij deelnemers is afgenomen. Op 3787 onderzochte huishoudens is het aantal auto's afgenomen van 1216 (38%) tot 969 (26%). Zonder autodate zou dat zijn opgelopen tot 1750 auto's (46%), dus er is ook nog sprake van een preventief effect.

Het algemene beeld uit het onderzoek is dat de eigen auto minder wordt gebruikt (43 tot 15%) en de fiets (5 tot 10%), de trein (7 tot 16%) en het stadsvervoer (5 tot 12%) juist meer.

Uit het onderzoek blijkt ook dat de aanwezigheid van een goede openbaar vervoerverbinding in het woon-werkverkeer een goede voedingsbodem biedt voor autodate. Anderzijds blijkt er een sterk verband te bestaan tussen de keuze voor autodate en de keuze van een vervoermiddel voor het woon-werkverkeer: als eenmaal voor autodate is gekozen, vindt een sterke afname plaats van het gebruik van de auto voor het woon-werkverkeer.

Het grootste effect heeft autodate bij autobezitters die op autodate overstappen en de eigen auto wegdoen: zij gebruiken de auto minimaal 55% minder.

Het aandeel van deze groep in de totale clientèle van een autodate-systeem loopt uiteen van 16 tot 54%. Het onderzoek beschrijft de verschillende autodate-systemen en biedt dus geen verklaringen. Een logische verklaring voor dit effect echter zou kunnen zijn dat deze mensen veel bewuster met de auto omgaan, beter weten wat de kosten van een autorit zijn en daardoor eerder afzien van autoritten en kiezen voor andere vervoermiddelen.

Tenslotte is er nog een groep die de date-auto als tweede auto gebruikt. Bij hen treedt weinig verandering op in het aantal gereden kilometers, maar deze groep ziet door autodate wel af van de aanschaf van een tweede auto. Voor de meeste deelnemers aan de onderzochte autodate-systemen vormen de ingeschatte kostenvoordelen het belangrijkste motief tot deelname. Maar ook de standplaats van de date-auto is een belangrijke strategische variabele. Een afstand van meer dan 1900 meter wordt 'minder acceptabel' genoemd, de huidige gemiddelde afstand van de deelnemer tot de dichtstbijzijnde standplaats is nu 1700 meter.

Uit ander onderzoek van AVV, 'Gedeeld Autogebruik in Nederland', blijkt dat 27% van de niet-autobezitters en 37% van de autobezitters niet van plan is lid te worden vanwege de te grote afstand tot de standplaats. Ook is de aanwezigheid van een goede openbaarvervoerverbinding met de standplaats van de date-auto een belangrijke voorwaarde om lid te worden.

1.3 Deze publicatie

Aanleiding

Naar aanleiding van het genoemde onderzoek heeft de B & A Groep een onderzoek verricht naar de mogelijke inhoud van een modelregeling voor autodate in de gemeentelijke parkeerverordening. Op dit moment biedt de model-parkeerverordening van de VNG namelijk nog geen mogelijkheden voor reservering van parkeerplaatsen voor autodate. In vervolg op het B&A-onderzoek wordt in deze publicatie daarom niet alleen ingegaan op de mogelijke rol van autodate in het gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid, maar worden ook modelbepalingen gepresenteerd, die in de parkeerverordening kunnen worden opgenomen. Zonder dergelijke bepalingen in de parkeerverordening is het succes van autodate op zijn minst onzeker, en is het bij de huidige wetgeving juridisch onmogelijk parkeerplaatsen te reserveren voor autodate.

Voor het concept autodate lijkt een zonnige toekomst weggelegd. Maar de weersvooruitzichten hangen ook af van de medewerking van gemeenten. Dat geldt zeker als het gaat om de inbedding van autodate in het ontwerp van nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen, en om de bijdrage van gemeenten aan het stimuleren van vervoermanagement.

Volgens het onderzoek van AVV naar autodatesystemen (zowel bedrijfsmatig – ook couponsystemen – als particulier) zijn er op dit moment landelijk zo'n 35.000 deelnemers aan een autodatesysteem. Dit aantal zal alleen maar toenemen; de bedrijfsmatige aanbieders groeien snel.

Afbakening

In deze publicatie zal de aandacht met name uitgaan naar de bedrijfsmatige autodatesystemen. Daarmee wordt bedoeld dat het gaat om commerciële aanbieders, die verschillende innovatieve vormen van autohuur aanbieden aan individuele consumenten.

Andere vormen van autodate, zoals gedeeld autogebruik door particulieren (bijvoorbeeld de bewoners van een straat) of de zakelijke autodate door bedrijven, zijn weliswaar ook interessant, maar de gemeentelijke bemoeienis met deze vormen is aanmerkelijk kleiner. Daarom zal in deze publicatie slechts zijdelings aandacht worden besteed aan de andere vormen van autodate. In de CROW-uitgave 'Autodate; een auto binnen bereik in de wijk'¹ wordt wel ruim aandacht besteed aan de kansen en mogelijkheden van gemeenten ten aanzien van deze andere vormen van autodate.

1. CROW, publicatie 138

Leeswijzer

De gemeente zal zich de vraag moeten stellen of ze iets met autodate wil, en zo ja: wat? Wie krijgt een parkeervergunning: iedereen die auto's verhuurt? Of alleen aanbieders die aan een pakket strikte eisen voldoen? Ook particuliere burgers die een auto delen? Welke bijdrage kan autodate leveren aan het gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid? Wie moet wanneer in het besluitvormingsproces worden betrokken? Deze vragen komen aan de orde in hoofdstuk 2, maar ook in de genoemde uitgave van het CROW. Naar die publicatie, die ook aan alle gemeenten zal worden gezonden, wordt waar nodig verwezen.

De mogelijkheden voor gemeentelijke regelgeving, en daarmee ook voor gemeentelijk beleid, worden wel begrensd door het wettelijk kader. Dit wordt besproken in hoofdstuk 3.

Vooraf voor de succesvolle uitbreiding van autodate in bestaande wijken is de medewerking van de gemeente nodig. De concurrentiekracht van autodate ten opzichte van de auto in particuliere eigendom is in grote mate afhankelijk van de mate waarin de date-auto hetzelfde gebruikersgemak kent als de eigen auto 'voor de deur'. Dat wil zeggen: de date-auto moet niet te ver weg en op een bekende parkeerplaats staan, die moet worden toegewezen en vrijgehouden. De gemeentelijke parkeerverordening moet dan wel de mogelijkheid bieden die parkeerplaatsen aan te wijzen en vrij te houden, desnoods door auto's weg te slepen. In hoofdstuk 4 worden model-autodatebepalingen voor de (model-)parkeerverordening gepresenteerd.

In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de aanleg en het beheer van parkeerplaatsen voor autodate. Daarbij gaat het om de ligging en kwaliteit van de parkeerplaatsen en de financiering van aanleg en onderhoud van de parkeerplaatsen.

In hoofdstuk 6 tenslotte komt de handhaving aan de orde. Handhaving van de in hoofdstuk 4 beschreven regelgeving is vanzelfsprekend nodig om de beoogde effecten te bereiken, maar gaat niet vanzelf. In dit hoofdstuk worden de praktische aspecten (interne organisatie van de gemeente) en de juridische haken en ogen (bespreking jurisprudentie) van de handhaving besproken.

2 Autodate in het gemeentelijk beleid

2.1 Een rol in het gemeentelijk omgevingsbeleid

Argumenten

Autodate kan een belangrijke rol spelen in het gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid: autodate vermindert de automobilititeit en daarmee de congestieproblemen. Autodate is ook een goed middel om het gebruik van het openbaar vervoer te vergroten: de date-auto wordt selectief gebruikt, ook in die zin dat als de date-auto niet wordt gebruikt, vaak van openbaar vervoer gebruik wordt gemaakt. Autodate kan tenslotte een grote rol spelen in de vervoerketen.

Autodate heeft een positief effect op de leefbaarheid: er staat minder blik op straat. Maar autodate kan ook een rol spelen in het milieubeleid. Veel zogenaamde 'Eco Teams', groepen mensen die elkaar stimuleren en ondersteunen in het beperken van de belasting van het milieu in het dagelijks leven, passen autodate toe.

Maar ook in duurzame stedelijke ontwikkeling kan autodate een rol vervullen. De huidige stedenbouw is in grote mate gebaseerd op het gebruik van de eigen auto. Wanneer uitgegaan wordt van aansluiting van de toekomstige bewoners bij een autodatesysteem, blijkt de woonwijk ineens meer ruimte te bieden voor groen. Overigens gaat dit verhaal niet alleen op voor nieuwbouwwijken, maar ook voor bestaande wijken. In een uitgave van de Stichting voor Gedeeld Autogebruik, het Nederlands Instituut voor Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting (NIROV) en CROW, kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur worden verschillende ideeën en ontwerpen voor de inrichting van woonwijken, waarin autodate is 'verwerkt', gepresenteerd.²

Acties

De gemeente kan op verschillende wijzen actie ondernemen om autodate te stimuleren. In feite gaat het hier om de vraag welke rol de gemeente wenst te spelen: die van regisseur, speler of facilitator. De gemeente kan zelf actief op zoek gaan naar bedrijfsmatige aanbieders en potentiële particuliere deelnemers, of alleen het beleid op hoofdlijnen formuleren en verdere initiatieven van aanbieders en particulieren afwachten. Voor een volledig overzicht van de rollen die gemeenten kunnen kiezen en de maatregelen die ze kunnen nemen wordt verwezen naar de eerder genoemde CROW-uitgave 'Autodate, een auto binnen bereik in de wijk', maar hieronder zal een aantal mogelijke acties worden aangereikt.

2. Wijken voor autodate, CROW, 1998.

De gemeente die autodate wil stimuleren dient in de parkeerverordening een vergunningstelsel voor autodate op te nemen. Daarop wordt in hoofdstuk 4 ingegaan. Maar het gaat ook om afspraken met aanbieders over goede openbaar vervoersverbindingen naar de standplaatsen, en over een goede fietsenstalling bij de standplaats.

Ten behoeve van autodate kunnen parkeerplaatsen gereserveerd worden, en kunnen afspraken worden gemaakt met aanbieders over de planning van uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen. Om de kans op een succesvol functioneren van autodate te vergroten kunnen ook afspraken met aanbieders worden gemaakt over de raadpleging van de aanbieders bij verkeersmaatregelen die effect kunnen hebben op de bereikbaarheid van standplaatsen.

Om autodate van een meer structurele betekenis te laten zijn, kunnen afspraken worden gemaakt over de inpassing van autodate in plannen voor nieuwbouw van woningen en bedrijven. Autodate kan worden aangereikt als deeloplossing in het kader van vervoermanagement.

Voor particulier autodaten tenslotte beschikt de Stichting voor Gedeeld Autogebruik over een doe-het-zelfpakket, waar de gemeente burgers op attent kan maken.

Een belangrijke vraag die de gemeente moet beantwoorden alvorens tot actie over te gaan is wat de vraag naar/behoefte aan autodate is. Het antwoord op deze vraag is cruciaal voor een succesvol autodatebeleid. Het is van belang te weten hoe groot de potentiële vraag is. Of de vraag ook, zoals dat in economische zin heet, effectief zal zijn, hangt af van kwaliteit en kwantiteit van het aanbod.

Als de vraag groot lijkt te zijn, is het vooral van belang voor ogen te hebben hoe het aanbod zou kunnen groeien: waar kunnen nieuwe parkeerplaatsen voor autodate worden gerealiseerd, hoe snel kan dat? Het enthousiasme voor autodate zou gepaard moeten gaan met een passende groei van het aanbod aan autodate-parkeerplaatsen. Het draagvlak voor autodate is daarvan afhankelijk. Een evenwichtige groei kan de positie van autodate op de 'mobiliteitsmarkt' versterken. De Stichting voor Gedeeld Autogebruik kan gemeenten adviseren over dit marktonderzoek.

2.2 Vorm en functie

Verschillende vormen

De bijdrage van bedrijfsmatige autodate aan doelen van verkeer- en vervoerbeleid is voor een deel afhankelijk van de commerciële aantrekkelijkheid van het autodatesysteem. De grens tussen eisen die direct voortvloeien uit het verkeer en vervoerbeleid en eisen aan een commercieel aantrekkelijk product is echter een grijs gebied.

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.

Deze criteria zijn door de Stichting geformuleerd om duidelijk te maken waaraan systemen moeten voldoen om het door de Stichting gehanteerde officiële handelsmerk Autodate te mogen voeren.

Dat wil nog niet zeggen dat deze criteria samenvallen met de eisen die een gemeente aan een systeem zou kunnen stellen met het oog op de bijdrage aan het lokale verkeer- en vervoerbeleid.

De gemeente kan er voor kiezen vergunningen alleen te verlenen aan bedrijven die het predikaat Autodate van de Stichting mogen dragen. Zeker is dan dat het systeem voldoet aan de belangrijkste eis die de gemeente zou kunnen stellen, namelijk: dat het systeem bijdraagt aan selectief autogebruik. Anderzijds kunnen zich bedrijven aandienen die niet het predikaat Autodate mogen voeren maar wel een positieve bijdrage leveren aan deze doelstelling.

De eisen die de gemeente stelt aan systemen kunnen als beleidsregel voor het verlenen van vergunningen, als vergunningvoorschrift, of als weigeringsgrond worden ingezet. In paragraaf 4.2 wordt hierop verder ingegaan.

2.3 Overleg met partijen

De wijze waarop en het stadium waarin verschillende partijen bij de introductie van autodate worden betrokken is afhankelijk van de rol die de gemeente voor zichzelf ziet weggelegd. In de CROW-uitgave wordt in dit verband onderscheid gemaakt tussen de rollen van regisseur, speler of facilitator.

In het geval dat de gemeente het initiatief neemt, is het verstandig goed op een rijtje te hebben welke eisen aan de aanbieders worden gesteld en welke inzet de gemeente bereid is te plegen. Als het gaat om de eisen die aan de aanbieders worden gesteld, kan in zekere zin gesproken worden van een programma van eisen. In zekere zin, want het gaat niet om de openbare aanbesteding van een dienst die in opdracht van de gemeente zal worden verstrekt.

Met name als er sprake is van meerdere aanbieders is het van belang een beleidsvisie op autodate te hebben, zeker als het aantal autodate-parkeerplaatsen dat wordt aangevraagd fors groter is dan het aantal parkeerplaatsen dat de gemeente kan of wil aanbieden. Het kan dan zo zijn dat niet iedere aanbieder een vergunning kan krijgen. De besluiten op de aanvraag om vergunning, zeker als ze een weigering inhouden, moeten dan goed gemotiveerd worden. Maar het kan natuurlijk ook zo zijn dat de gemeente het initiatief heeft genomen en zelf actief naar aanbieders op zoek moet. Ook dan is het goed te weten waar de gemeente precies naar op zoek is.

In het geval dat aanbieders bij de gemeente aankloppen, is het zaak dat de gemeente zich niet alleen bezint op de aanvraag om vergunning die de aanbieder heeft ingediend, maar ook over het beleid ten aanzien van autodate in het algemeen, nu en in de toekomst.

Zo op het oog lijkt het handig om een bedrijfsmatige aanbieder bij de ontwikkeling van beleid te betrekken. Dit heeft echter als gevaar dat het beleid op één bepaalde aanbieder wordt afgestemd. Het verdient derhalve de voorkeur in de fase van beleidsontwikkeling eerst in eigen huis tot een gezamenlijk standpunt te komen. Daarbij kan overigens de Stichting voor Gedeeld Autogebruik een ondersteunende functie vervullen.

Bij deze stichting zijn veel aanbieders weliswaar aangesloten, maar de stichting is geen brancheorganisatie. De stichting stelt zich ten doel alle vormen van gedeeld autogebruik (dus ook particulier autodate) te stimuleren. De stichting kan bijvoorbeeld informatie verschaffen over de vermoedelijke vraag naar autodate in de desbetreffende gemeente.

Zodra het 'programma van eisen' gereed is, bestaat er tegen overleg met potentiële aanbieders uiteraard geen bezwaar. Dit overleg moet onderscheiden worden van de formele voorbereidingsprocedure van en rechtsbescherming tegen het besluit tot aanwijzing van weggedeelten voor het parkeren door vergunninghouders en het besluit op de aanvraag om parkeervergunning.

2.4 Voorbereiding en rechtsbescherming

Voorbereiding

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan bij wettelijk voorschrift of bij besluit van een bestuursorgaan worden bepaald dat het besluit wordt voorbereid conform een in de Awb beschreven procedure: de procedure volgens afdeling 3:4 (openbare voorbereidingsprocedure) of de procedure volgens afdeling 3:5 (uitgebreide openbare voorbereidingsprocedure).

Op grond van de Wegenverkeerswet 1994 respectievelijk het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer is voor het plaatsen van een E9-bord geen verkeersbesluit nodig. Het aanwijzen van weggedeelten voor het parkeren door vergunninghouders is gebaseerd op de parkeerverordening, en is aan te merken als een besluit in de zin van de Awb. De gemeente kan er zelf voor kiezen dit besluit voor te bereiden volgens afdeling 3:4 Awb, maar dit is niet verplicht. Wel gelden uiteraard de voorschriften omtrent publicatie van het besluit.

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht dient een bestuursorgaan, voordat het een aanvraag tot het geven van een beschikking, zoals de parkeervergunning, geheel of gedeeltelijk afwijst, de aanvrager in de gelegenheid stellen zijn zienswijze naar voren te brengen, indien de afwijzing zou steunen op gegevens over feiten en belangen die de aanvrager betreffen en die gegevens afwijken van gegevens die de aanvrager ter zake zelf heeft verstrekt.

Deze hoorplicht gaat dus alleen op als B en W voornemens zijn de aangevraagde parkeervergunning te weigeren. Het overleg is geen vrij onderhandelingsproces: het gaat immers om de aanvraag om een vergunning, de gemeente treedt op als publiekrechtelijk orgaan. Met name als er meerdere aanbieders zijn is het van belang één lijn te trekken. Zoals in de vorige paragraaf aangegeven, is het dus van belang de beleidsuitgangspunten op een rij te hebben vóórdat de eerste aanvraag binnenkomt. Dit beleid kan tegelijk met de aanpassing van de parkeerverordening in de gemeenteraad worden behandeld.

Rechtsbescherming

Het besluit tot aanwijzing van weggedeelten voor parkeerplaatsen voor vergunninghouders, aangeduid met E9-borden als bedoeld in de bijlage bij het RVV, is een besluit van algemene strekking, niet-zijnde een algemeen verbindend voorschrift. Dat betekent dat tegen dit besluit bezwaar en beroep op grond van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) open staat: bezwaar bij het college van burgemeester en wethouders, beroep bij de arrondissementsrechtbank in eerste instantie en bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State in tweede instantie.

Het plaatsen van deze borden is zelf echter, als feitelijke handeling, geen besluit en dus ook niet vatbaar voor bezwaar of beroep. Het besluit op de vergunningaanvraag is een beschikking, waartegen op grond van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) bezwaar, beroep in eerste instantie bij de arrondissementsrechtbank en hoger beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State open staat.

3 Wettelijk kader

3.1 Inleiding

De (rechts)handelingen van de gemeente om autodate mogelijk te maken moeten uiteraard passen in het wettelijke kader. Voor een deel kunnen gemeenten daar zelf voor zorgen, door aanpassing van de parkeerverordening, maar voor een deel zal het Rijk daarvoor zorgen. Dat wettelijk kader van het Rijk moet er voor een deel nog komen: het aangepaste Besluit wegslepen van voertuigen. Deze wijziging zal naar verwachting in 2000 werking treden.³

Het wettelijk kader zal niet uitputtend worden behandeld, maar alleen voorzover relevant voor het realiseren en goed functioneren van autodate in een gemeente.

3.2 Gemeentewet

De Gemeentewet biedt zowel de grondslag voor de algemene verordenende bevoegdheid van de gemeenteraad (artikel 149) als de bevoegdheid bestuursdwang toe te passen (artikel 125). De parkeerverordening is zo'n verordening die gebaseerd is op artikel 149. Artikel 154 Gemeentewet vormt de wettelijke grondslag voor het strafbaar stellen van overtreding van voorschriften in gemeentelijke verordeningen. Voor het wegslepen van voertuigen biedt de Wegenverkeerswet 1994 echter een specifieke grondslag. Tenslotte verschaft de Gemeentewet ook de bevoegdheid om parkeerbelasting te heffen (artikel 225).

3.3 Wegenverkeerswet 1994

De krachtens de wet, bijvoorbeeld bij gemeentelijke verordening, vastgestelde regels kunnen op grond van artikel 2, eerste lid onder andere strekken tot het in stand houden van de weg en de bruikbaarheid daarvan en tot het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer. Deze zogenaamde 'klassieke' verkeersmotieven staan in het eerste lid van artikel 2 opgesomd. Op grond van het bepaalde in het tweede lid kunnen krachtens de wet vastgestelde regels voorts strekken tot a) het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer, en b) het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.

3. De VNG heeft er bij de minister van Verkeer en Waterstaat op aangedrongen de afhandeling van het Besluit te bespoedigen (27 januari 1999, RVM/1999000584). Voor verdere inlichtingen over de afhandeling van het Besluit kunt u contact opnemen met het ministerie van Verkeer en Waterstaat, centrale directie Juridische Zaken.

Artikel 2a van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW) begrenst de autonome verordenende bevoegdheid van de gemeente met betrekking tot het onderwerp van de wet. Gemeenten behouden hun bevoegdheid om bij verordening regels vast te stellen ten aanzien van het onderwerp waarin de wet voorziet, voorzover die regels niet in strijd zijn met de bij of krachtens de wet vastgestelde regels en voorzover verkeerstekens krachtens de wet zich daar niet toe lenen (artikel 2a).

In Hoofdstuk X van de WVW 1994 worden de specifieke bestuursdwangbevoegdheden van de wet geregeld. Op grond van artikel 170, zoals dat zal gaan luiden op het moment dat het nieuwe Besluit wegslepen voertuigen van kracht wordt, kan het college van burgemeester en wethouders (nu nog: burgemeester) overgaan tot het overbrengen en in bewaring stellen van een op de weg staand voertuig, indien met dat voertuig een bij of krachtens de wet vastgesteld voorschrift (bijvoorbeeld een voorschrift uit de parkeerverordening) wordt overtreden, en bovendien verwijdering noodzakelijk is in verband met de veiligheid op de weg, de vrijheid van het verkeer of het vrijhouden van aangewezen weggedeelten en wegen.

Op grond van artikel 173 WVW kunnen bij algemene maatregel van bestuur de soorten wegen en weggedeelten worden aangewezen, die met bestuursdwang als hierboven bedoeld, vrijgehouden kunnen worden. Ook kunnen nadere regels worden gesteld omtrent onder andere de overbrenging, de berekening van de kosten en hetgeen verder voor de uitvoering van de artikelen 170 tot en met 172 nodig is. Dat is ook gebeurd in het Besluit wegslepen van voertuigen, waarop in paragraaf 3.6 wordt ingegaan.

3.4 Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Lex Mulder)

De Gemeentewet biedt de mogelijkheid overtredingen van voorschriften in gemeentelijke verordeningen strafbaar te stellen. Er is echter een bijzondere regeling voor de gedragingen die in een bijlage van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften zijn opgenomen, tenzij daarbij letsel aan personen of schade aan zaken is toegebracht: degene die deze gedragingen vertoont kan een administratieve sanctie (boete) worden opgelegd van maximaal f 750,-. Onder andere kan het daarbij gaan om het parkeren op een parkeergelegenheid voor vergunninghouders zonder een geldige krachtens plaatselijke verordening afgegeven vergunning; op een dergelijke overtreding staat anno 1999 een boete van maximaal f 90,-.

Dit betekent in concreto dat de houders van voertuigen die zonder vergunning op een voor autodate gereserveerde parkeerplaats staan, een boete opgelegd kunnen krijgen.

3.5 Gemeentelijke parkeerverordening

In de huidige model-parkeerverordening van de VNG (1991, Groene Reeks 112) is het verboden op een parkeerplaats voor vergunninghouders (buiten de tijden waarop dit wel is toegestaan) te parkeren zonder vergunning.

Door de verordening aan te passen op een wijze als in hoofdstuk 4 gepresenteerd, kunnen parkeerplaatsen voor autodate worden gereserveerd. Daarvoor is wel noodzakelijk dat de verordening impliciet, maar liefst expliciet, een breder motief kent dan de model-parkeerverordening van de VNG. Een helder motief van de parkeerverordening is noodzakelijk omdat op grond van de verordening vergunningen worden vereist, voorschriften worden verbonden aan deze vergunningen en vergunningen worden geweigerd. Voor het stellen van al deze voorschriften is een helder motief nodig, om de voorschriften te kunnen rechtvaardigen en desnoods bij de rechter te kunnen verdedigen. Ook het handelen van gemeenten op grond van hun autonome verordenende bevoegdheid wordt immers begrensd door algemene beginselen van behoorlijk bestuur, zoals in de Awb neergelegd.

De nu 'vigerende' modelverordening heeft als motief de regulering van het aantal beschikbare parkeerplaatsen en het gewenst gebruik daarvan. Het motief vindt vooral zijn uitwerking in artikel C, zesde lid. Daarin is de bevoegdheid van burgemeester en wethouders om voorschriften te stellen beperkt tot voorschriften, die strekken tot bescherming van het belang van een goede verdeling van de beschikbare parkeerruimte. Op grond van dit motief kunnen parkeerplaatsen worden gereserveerd in gebieden waar sprake is van parkeerdruk. Dan doet zich immers de noodzaak voor aantal en gebruik van de parkeerplaatsen te reguleren.

Voor autodate is het echter noodzakelijk ook parkeerplaatsen te kunnen reserveren in gebieden waar geen parkeerdruk is. Met name als het gaat om nieuwbouwwijken waar autodate in de stedenbouwkundige opzet kan worden opgenomen om de groei van de automobiliteit te temperen, maar ook in bestaande woongebieden, is niet altijd sprake van parkeerdruk.

De parkeerverordening dient daarom een bredere grondslag te krijgen. Het verdient aanbeveling de relevante artikelen in de parkeerverordening te wijzigen, maar ook om in de toelichting bij de verordening de bredere grondslag expliciet te vermelden. Het motief van de parkeerverordening wordt daarmee: regulering van het aantal beschikbare parkeerplaatsen en het gewenst gebruik daarvan met het oog op de verdeling van schaarse parkeerruimte en de bevordering van selectief gebruik van de auto.

3.6 Besluit wegslepen van voertuigen

Een administratieve sanctie treft de overtreder in de portemonnee, maar daarmee is het zonder geldige vergunning geparkeerde voertuig nog niet weg van de parkeerplaats voor vergunninghouders. Juist voor autodate is van groot belang dat een gereserveerde parkeerplaats ook echt altijd beschikbaar is. Als de deelnemer aan een autodatesysteem regelmatig zal moeten zoeken naar een andere parkeerplaats en daarbij ook nog het risico loopt voor het parkeren te moeten betalen, zal het enthousiasme wel eens sterk kunnen afnemen. Dat geldt ook voor de volgende gebruiker die de date-auto niet op de vertrouwde plaats aantreft.

Op dit moment kunnen voertuigen worden weggesleept van vergunninghoudersplaatsen op grond van een gemeentelijke verordening gebaseerd op artikel 149 Gemeentewet. Daarnaast vormt het Besluit wegslepen van voertuigen een wettelijke grondslag voor het krachtens een gemeentelijke verordening kunnen wegslepen van voertuigen.

Op grond van het nieuwe artikel 170 Wegenverkeerswet (dat nog in werking moet treden) zullen B en W de bevoegdheid tot wegslepen hebben onder andere in verband met het vrijhouden van aangewezen weggedeelten en wegen. Tot de soorten wegen en weggedeelten als bedoeld in dit artikel zullen in het nieuwe Besluit (artikel 2) wegslepen van voertuigen in ieder geval worden gerekend de parkeergelegenheden voor vergunninghouders, aangeduid door bord E 9 van bijlage 1 bij het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Daarmee zou de gemeente een extra grondslag krijgen voor het wegslepen van voertuigen van vergunninghoudersplaatsen op grond van de Wegenverkeerswet.

3.7 Gemeentelijke wegsleepverordening

Bij gemeentelijke verordening kunnen ook nog nadere regels worden gesteld ter uitvoering van de artikelen 170 tot en met 172 en het Besluit. Die regels betreffen in ieder geval de aanwijzing van de opslagplaats van de voertuigen, de berekening van de kosten en, als het gemeentebestuur bestuursdwang wil kunnen toepassen om weggedeelten en wegen vrij te houden, de aanwijzing van die wegen en weggedeelten.

Door weggedeelten aan te wijzen waarop de wegsleepregeling van toepassing is, kan de gemeente zichzelf een belangrijk instrument verschaffen om de voor autodate gereserveerde parkeerplaatsen daadwerkelijk vrij te houden. Immers, andere motorvoertuigen dan de date-auto's waarvoor vergunning is verleend kunnen dan van die parkeerplaatsen weggesleept worden.

De nieuwe model-wegsleepregeling van de VNG is gereed, maar zal pas per ledenbrief worden toegezonden op het moment dat bekend is wanneer het Besluit wegslepen van voertuigen van kracht wordt. In het model worden als wegen en weggedeelten als bedoeld in artikel 170 Wegenverkeerswet aangewezen alle wegen en weggedeelten binnen de gemeente voorzover die behoren tot een van de in artikel 2 van het besluit bedoelde soorten van wegen en weggedeelten.

4 Wijziging model-parkeerverordening ten behoeve van autodate

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zal de wijziging van de model-parkeerverordening worden gepresenteerd, die noodzakelijk is om vergunningen te verlenen voor parkeerplaatsen bestemd voor autodate.

In paragraaf 4.2 wordt de model wijzigingsverordening gepresenteerd, gebaseerd op het uitgangspunt van de huidige VNG-modelverordening, verschenen in 'Model Parkeerverordening en model Verordening Parkeerbelastingen', Groene Reeks nummer 112 (VNG Uitgeverij, 1991). De wijziging is identiek voor verordeningen voor respectievelijk fiscale handhaving (zie paragraaf 4.2.1 van Groene Reeks 112), strafrechtelijke handhaving (zie paragraaf 4.3.1) en gecombineerde fiscale en strafrechtelijke handhaving (zie paragraaf 4.4.1).

In paragraaf 4.3 volgt een algemene toelichting op de bepalingen gericht op autodate. Met name komt daarin aan de orde welke eventuele voorschriften aan de vergunning voor autodate in voldoende direct verband staan met de doelstelling van selectief autogebruik.

In paragraaf 4.4 tenslotte volgt een artikelsgewijze toelichting. Een deel van de wijzigingen heeft overigens geen betrekking op autodate maar op een actualisering aan gewijzigde wetgeving (met name Wegenverkeerswet 1994 en Algemene wet bestuursrecht).

4.2 Model wijziging parkeerverordening

De raad van de gemeente ...

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van ... (datum en eventueel nummer);

gelet op artikel 149 van de Gemeentewet en artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994;

gezien het advies van ...;

besluit vast te stellen de volgende verordening tot wijziging van de ... (titel parkeerverordening)

Artikel I

De ... (titel parkeerverordening) wordt als volgt gewijzigd:

A 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.

B In artikel A vervalt onderdeel a en worden de onderdelen b tot en met j verletterd tot onderdelen a tot en met i.

C In artikel A onder b vervalt de zinsnede 'in het RVV 1966 of'.

D In artikel A onder d wordt de zinsnede 'Wegenverkeerswet (Stb. 1935, 554)' vervangen door: Wegenverkeerswet 1994 (Stb. 1994, 475).

E In artikel A onder g, sub 1 vervalt de zinsnede 'met bord 99a uit bijlage II van het RVV 1966 dan wel'.

F In artikel A, onder g, sub 2 vervalt de zinsnede 'met bord 99aa uit bijlage II van het RVV 1966, dan wel'.

G In artikel A onder i wordt na de zinsnede 'de natuurlijke' het woord persoon ingevoegd.

H Aan artikel A worden vier leden 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.

I In artikel B, tweede lid wordt na de zinsnede 'het parkeren' het woord alleen ingevoegd.

J 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 aantoont dat het in het belang van diens beroeps- 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 parkeerruimte. 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.

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

L Het tweede lid van artikel F vervalt, en het cijfer 1 voor het eerste lid wordt geschrapt.

M 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.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking op....

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van de gemeente van (datum).

De voorzitter,
De secretaris,

4.3 Algemene toelichting

Bijdrage aan verkeer- en vervoerbeleid

Vergunningen voor aanbieders van motorvoertuigen bestemd voor autodaten 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 autodaten-'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 autodatenstelsel 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 autodatenplaatsen 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 (artikel 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 ervoor kiezen vergunningen slechts te verlenen indien aan deze criteria wordt voldaan. In dat geval zou de begripsomschrijving in artikel A onder 1 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 brancheorganisatie worden gecertificeerd. Hoe deze brancheorganisatie 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 autodatestelsysteem dat lage variabele kosten kent, bijvoorbeeld doordat de tarieven 'kilometervrij' zijn, draagt niet echt bij tot selectief autogebruik. Een tariefstelsysteem 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 autodatestelsysteem bijdraagt aan bewust en selectief autogebruik kan neergelegd worden in een beleidsregel. Gezien de mogelijke variatie in tariefsystemen 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 autodatestelsysteem het gebruik van de auto vermindert. Een systeem dat gebaseerd is op incidenteel gebruik van auto's zal mogelijk juist voornamelijk 'joyriders' 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 zozeer 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 autodatestelsystemen.

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 gebruikmaken 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 1/2 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 kunnen 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.

4.4 Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

A 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).

B t/m F

B In artikel A vervalt onderdeel a en worden de onderdelen b tot en met j verletterd tot onderdelen a tot en met i.

C In artikel A onder b vervalt de zinsnede ‘in het RVV 1966 of’.

D In artikel A onder d wordt de zinsnede ‘Wegenverkeerswet (Stb. 1935, 554)’ vervangen door: Wegenverkeerswet 1994 (Stb. 1994, 475).

E In artikel A onder g, sub 1 vervalt de zinsnede ‘met bord 99a uit bijlage II van het RVV 1966 dan wel’.

F In artikel A, 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.

G In artikel A onder i wordt na de zinsnede ‘de natuurlijke’ het woord persoon ingevoegd.

Een taalkundige verbetering.

H Artikel A onder j, k, en m

Aan artikel A worden vier leden 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 autoverhuur, 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 overeenkomst gesloten.

Een belangrijk 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 date-auto onbepaald zijn.

I Artikel B, tweede lid

In artikel B, tweede lid wordt na de zinsnede ‘het parkeren’ het woord alleen ingevoegd.

Een taalkundige verbetering.

J 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 aantoonbaar 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 parkeerruimte. 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 uitgebreidere 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 model-parkeerverordening 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 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 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. 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 één parkeerplaats worden aangewezen. Immers, van een verdeling van parkeerplaatsen is dan nauwelijks sprake. Het reserveren van een parkeerplaats ten behoeve van één 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 één 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.

K Artikel D

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.

L Artikel F

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.

M 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.

5 Aanleg en beheer van parkeerplaatsen

5.1 Inleiding

Aanleg en beheer van parkeerplaatsen voor autodate verschillen niet wezenlijk ten opzichte van aanleg en beheer van 'gewone' parkeerplaatsen. Hetzelfde geldt overigens ten aanzien van handhaving. Deze onderwerpen hebben overigens al ruime aandacht gekregen in de publicatie 'Parkeerbeheer loont.'⁴

In dit en het volgende hoofdstuk zullen de specifieke aspecten van aanleg en beheer van parkeerplaatsen en handhaving van de regelgeving met betrekking tot parkeerplaatsen ten behoeve van autodate aan de orde komen.

5.2 Ligging

Zowel voor de aantrekkelijkheid van het autodatesysteem als voor de reductie van het autogebruik verdient het de voorkeur parkeerplaatsen voor bedrijfsmatige autodate nabij een station/halte van het openbaar vervoer te situeren. Met name deelnemers aan autodate die geen eigen auto bezitten, moeten op eenvoudige wijze de standplaats van de date-auto kunnen bereiken. Dit uitgangspunt dient bij voorkeur in een beleidsnota te zijn vastgelegd, zodat het college van burgemeester en wethouders zich eventueel bij het weigeren van of verbinden van voorschriften aan de vergunning kan beroepen op strijd met het verkeer- en vervoerbeleid.

Een andere kwestie is de mogelijkheid een fiets te stallen nabij de standplaats. De gerechtvaardigdheid van deze eis hangt mede af van de spreiding van standplaatsen: als het netwerk van standplaatsen 'dicht' is, kan eerder gesteld worden dat de locatie ook te voet bereikbaar is. Hoe beperkter het netwerk, hoe groter de behoefte aan een goede stallingsmogelijkheid. Er zal echter niet altijd ruimte zijn voor die stalling, die bovendien soms afbreuk doet aan de kwaliteit van de openbare ruimte. Het lijkt daarom verstandig stallingsmogelijkheden niet als eis maar als streven te hanteren.

Voor particuliere autodate gelden al deze eisen uiteraard niet. Daarbij is de eis juist dat de parkeerplaats in de straat of buurt is waar de deelnemers wonen, ongeacht of die buurt goed met openbaar vervoer wordt ontsloten of stallingsmogelijkheden voor fietsen kent.

4. Parkeerbeheer loont, deel 1 in de reeks Verkeer en Vervoer, VNG Uitgeverij, Den Haag, 1997. De publicatie is per ledenbrief aan alle gemeenten gezonden.

5.3 Spreiding

Het blijkt dat de waardering van autodate-systemen sterk samenhangt met de gemiddelde afstand tot de standplaats van de date-auto. In het eerder genoemde onderzoek in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer bleek dat die afstand voor de onderzochte systemen 1700 meter bedroeg.

Ook bleek dat de 'acceptatie' van de afstand tot de standplaats snel afneemt naarmate de afstand groter wordt. Uiteraard is deze afstand geen hard gegeven. Een snelle openbaar vervoersverbinding kan een grotere afstand waarschijnlijk wel compenseren. Toch is het goed te streven naar een zo dicht mogelijk netwerk van standplaatsen, waarbij de afstand van 1700 meter als referentiewaarde kan worden gehanteerd.

5.4 Kwaliteit

De date-auto is in veel gevallen 24 uur per dag beschikbaar. Dat betekent dat de auto ook in de avond- of zelfs nachtelijke uren kan worden opgehaald en teruggebracht. Dat betekent dat de standplaats sociaal veilig moet zijn, om deze beschikbaarheid voor de deelnemer geen illusie te maken.

5.5 Inrichting

De standplaats is ook de plaats (van) waar(uit) geregistreerd wordt wanneer de auto wordt opgehaald en teruggebracht en hoeveel kilometers er gemaakt zijn. Bovendien moet daar in sommige gevallen ook de sleutel worden ingeleverd. Dit betekent dat ter plaatse eventueel een kastje moet (kunnen) worden geplaatst. Hier moet ruimte voor zijn, en het kastje dient bij voorkeur het straatbeeld ook niet te veel te verstoren, zeker in woonwijken.

Daarnaast is de vraag of er ter plaatse reclame kan worden gemaakt voor autodate.

De vraag is of het bord of de paal daarvoor de aangewezen plek is. Reclame aan de paal of gebruik van het 'officiële' beeldmerk van Autodate op het bord is naar de mening van de VNG in ieder geval niet wenselijk. De paal en het bord vervullen een publiekrechtelijke functie. Uit de aard van die functie volgt dat paal en bord zich niet lenen voor een particuliere reclame-uiting of koppeling aan een beeldmerk van een groep aanbieders.

Dat laat onverlet de vraag of ter plaatse op een andere wijze reclame wordt aangebracht, met of zonder het officiële beeldmerk. Dit is echter een andere overweging, namelijk met betrekking tot de kwaliteit van het straatbeeld. Dat gaat er niet altijd op vooruit als naast de parkeerplaats een reclamebord wordt geplaatst. Het antwoord op deze vraag ligt meer op het terrein van de (beeld)kwaliteit van de openbare ruimte en de welstand dan op het terrein van de verkeerskunde. Anderzijds kan reclame, zoals ook de bedoeling is, tot toename van deelnemers leiden, waardoor een grotere bijdrage aan het gemeentelijke beleid kan worden geleverd.

Tenslotte kan een reclame-uiting op grond van artikel 2.1.5.1 (over voorwerpen en stoffen op, aan of boven de weg) of artikel 4.7.2 (over reclames op een onroerende zaak) van de model Algemene Plaatselijke Verordening (APV) vergunningplichtig zijn.

5.6 Kosten van aanleg

De gemeente is uiteraard vrij om de kosten van aanleg niet in rekening te brengen, bijvoorbeeld om geen drempels op te werpen voor initiatieven voor autodate. Anderzijds kan worden beargumenteerd dat het legitiem is om bedrijfsmatige aanbieders op zakelijke gronden een bijdrage in rekening te brengen.

De kosten van aanleg van de parkeerplaatsen kunnen eventueel deels gedekt worden uit een parkeerbelasting ex artikel 225 Gemeentewet die wordt opgelegd aan de aanvrager van een parkeervergunning. Het tarief van zowel deze parkeerbelasting als de parkeerbelasting die wordt geheven van de houders en eigenaren van geparkeerde voertuigen, kan afhankelijk worden gesteld van parkeerduur, parkeertijd, ingenomen oppervlakte en van de ligging van de terreinen of wegedeelten. Bij de bepaling van de hoogte van de parkeerbelasting kan desgewenst ook rekening worden gehouden met de kosten in verband met de (extra) inzet in gebieden waar voorheen geen parkeerregulering was.

Daarnaast kan een overeenkomst worden aangegaan met betrekking tot een bijdrage in de kosten van aanleg (en eventueel ook onderhoud, zie 5.7).

5.7 Onderhoud

Ook het onderhoud kan deels worden bekostigd uit de opbrengst van parkeerbelastingen. Aangezien de tarieven van die belastingen echter in de eerste plaats worden ingegeven door overwegingen betreffende de effectiviteit van de belasting als reguleringsinstrument, kan niet met zekerheid gesteld worden dat de kosten altijd helemaal gedekt zijn. Het kan noodzakelijk blijken de kosten deels uit de algemene middelen te dekken.

Een andere mogelijkheid is om een onderhoudscontract af te sluiten met de aanbieder van bedrijfsmatige autodate. Deze aanbieder vaart er immers wel bij als de parkeerplaatsen netjes worden onderhouden, en houdt als ondernemer rekening met investeringskosten. De gemeente blijft echter ook in deze constructie wel uiteindelijk verantwoordelijk voor (en aanspreekbaar op) de kwaliteit van de openbare ruimte.

Bij particuliere autodate lijkt het meer voor de hand te liggen de kosten voor de deelnemers tot een absoluut minimum te beperken. De drempels voor het eigen initiatief zijn vaak al vrij hoog. Een financiële drempel kan dergelijke initiatieven in de kiem smoren.

6 Handhaving

6.1 Specifieke aandachtspunten

Na de wijziging van het Besluit wegslepen voertuigen en de vaststelling van de gemeentelijke wegsleepverordening beschikt de gemeente over een directe wettelijke grondslag voor het wegslepen van voertuigen van parkeergelegenheden voor vergunninghouders, aangeduid door bord E9 van bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

De VNG zal, zodra bekend is wanneer het gewijzigde Besluit van kracht wordt, een model-wegsleepverordening aan haar leden verzenden. Voor de effectiviteit van autodate is het van groot belang dat de gemeente beschikt over een wegsleepverordening. Het is aan te raden zo spoedig mogelijk na het van kracht worden van het Besluit een wegsleepverordening vast te stellen.

Naast het wegslepen blijft uiteraard ook de mogelijkheid bestaan een administratieve boete op grond van de Wet administratiefrechtelijke handhaving van verkeersvoorschriften op te leggen wegens overtreding van het verbod zonder vergunning te parkeren op vergunninghoudersplaatsen.

Met name waar het gaat om voor autodate gereserveerde parkeerplaatsen in gebieden zonder parkeerdruk valt te overwegen althans in eerste instantie alleen bonnen uit te schrijven. Het draagvlak onder bewoners van een gebied waar dergelijke plaatsen zijn gereserveerd kan smal blijken te zijn. Het (te) snel wegslepen van voertuigen kan dat draagvlak dan snel doen verdwijnen. Mocht op termijn blijken dat de parkeerplaatsen ondanks de boetes toch nog regelmatig door niet-vergunninghouders wordt ingenomen, dan kan alsnog het wegsleepinstrument worden ingezet.

Ook het intrekken van een parkeervergunning kan een handavingsinstrument zijn. Daarbij moet wel bedacht worden dat intrekking een 'ultimum remedium' is. In eerste instantie kan de vergunninghouder immers worden herinnerd aan de voorschriften die aan de vergunning zijn verbonden.

De wielklem lijkt minder geschikt als handavingsinstrument voor het vrijhouden van parkeerplaatsen voor autodate in gefiscaliseerde gebieden. De bedoeling is immers de plaats vrij te houden, niet om de auto daar vast te zetten. Dat wil niet zeggen dat gefiscaliseerd betaald parkeren geen oplossing kan zijn voor autodate, zij het dat handhaving minder zeker is. Bij een voldoende hoog tarief en/of een ruimer aantal parkeerplaatsen (hetgeen met name in gebieden met een lage(re) parkeerdruk zou kunnen) is de kans klein dat autodateplaatsen door onbevoegden wordt bezet. Mocht dat onverhoopt wel het geval zijn, dan kan de wielklem, en na verloop van tijd ook wegslepen een handavingsmiddel zijn. Met een dergelijke werkwijze is het vrijhouden van de parkeerplaatsen voor autodate wel minder zeker dan bij een strafrechtelijke handhaving onder een gewijzigd Besluit wegslepen van voertuigen.

Tenslotte dient opgemerkt te worden dat de reservering van parkeerplaatsen voor autodate extra personele inzet kan betekenen. Er dient immers eventueel ook gecontroleerd te worden in gebieden waar voorheen geen sprake was van regulering van het parkeren.

6.2 Jurisprudentie

Met betrekking tot autodate bestaat er nog geen (gepubliceerde) jurisprudentie. Dat laat onverlet dat er wel jurisprudentie bestaat die direct of indirect relevant kan zijn voor parkeervergunningen ten behoeve van autodate.

Hieronder volgt een korte bespreking van een aantal relevante uitspraken met betrekking tot een aantal thema's.

Nieuwe auto

Een houder van een parkeervergunning die een nieuwe auto aanschaft moet een redelijke tijd de gelegenheid hebben zijn vergunning over laten schrijven. Het Hof Den Bosch was van mening dat die redelijke termijn op 8 maart was verstreken, gelet op het feit dat de houder van de vergunning vanaf 14 februari over zijn nieuwe auto beschikte. Daarbij was van belang dat de gemeente stelde, en het Hof aannemelijk achtte, dat de overschrijving terstond bij de gemeentedienst had kunnen worden verwerkt.

Hof Amsterdam, 12 september 1995, Belastingblad 1996, nr 1, p. 12.

Het verdient dus aanbeveling zowel deelnemers aan en aanbieders van autodate er op te wijzen dat zij de aanschaf van een nieuwe auto terstond aan de gemeente moeten melden.

Huurder of verhuurder?

Een verhuurder stelde tegenover het Hof Den Haag dat de naheffingsaanslag niet aan hem maar aan de huurder van de betrokken auto had moeten worden opgelegd. Volgens het Hof was echter niet aangetoond dat de auto ten tijde van de overtreding was verhuurd en dat de auto op dat tijdstip elders aanwezig was.

Hof Den Haag, 16 september 1996, Belastingblad 1997, nr 5, p. 200.

Een verhuurder kon in een ander geval in dezelfde gemeente wèl aantonen dat de betrokken auto was verhuurd op het moment dat de naheffingsaanslag werd opgelegd. De huurder had derhalve moeten worden aangemerkt als degene die de auto had geparkeerd en dus parkeerbelasting was verschuldigd.

Hof Den Haag, 16 september 1996, Belastingblad 1997, nr 10, p. 380.

Geen geïndividualiseerde vergunninghoudersplaatsen

De rechtbank Amsterdam vernietigde de parkeervergunning die de gemeente had verleend ten behoeve van een bepaald voertuig, namelijk dat van een consul, in een zone met 2500 vergunningplaatsen. De rechtbank meende dat de wetgever met het RVV 1990 en het BABW een uitputtende regeling heeft willen geven met betrekking tot onderborden onder zogenaamde regimeborden. De rechtbank was van mening dat, waar een bijzondere wettelijke regeling, het RVV, uitdrukkelijk wel de mogelijkheid kent voor het, op grond van een verkeersbesluit, reserveren van een invalidenplaats voor een bepaald voertuig (op grond van artikel 26 onder c), het niet zo kan zijn dat een plaats voor een bepaald voertuig kan worden gereserveerd door plaatsing van een E9-bord met onderbord, terwijl er geen bijzondere wettelijke regeling is die daarvoor de basis biedt.

Dat laat onverlet dat plaatsen kunnen worden aangewezen voor een categorie voertuigen. Bovendien betekent deze uitspraak ook niet dat vergunningen niet kunnen worden verleend op kenteken, wat immers zou betekenen dat iemand met een belanghebbendenplaats in één wijk in de hele gemeente op vergunninghoudersplaatsen zou mogen parkeren. Waar het om gaat is dat het niet mogelijk is een vergunning te verlenen aan persoon A, houder van voertuig B, op individuele plaats C in zone Y. Wel kan een vergunning worden verleend aan persoon A, houder van voertuig B, in zone Y. De zone kan 2500 plaatsen beslaan, maar ook één plaats.

Arrondissementsrechtbank Amsterdam, 29 juli 1996, Reg.nr. 95/9049 GEMWT 02, (nog) niet gepubliceerd.

Bijlagen

Bijlage 1

Wet- en regelgeving

Gemeentewet

Artikel 125

1. Het gemeentebestuur is bevoegd tot toepassing van bestuursdwang.
2. De bevoegdheid tot toepassing van bestuursdwang wordt uitgeoefend door het college van burgemeester en wethouders, indien de toepassing van bestuursdwang dient tot handhaving van regels welke het gemeentebestuur uitvoert.
3. De bevoegdheid tot toepassing van bestuursdwang wordt evenwel uitgeoefend door de burgemeester, indien de toepassing van bestuursdwang dient tot handhaving van regels welke hij uitvoert.
4. Een commissie waaraan bevoegdheden van de raad, het college van burgemeester en wethouders of de burgemeester zijn overgedragen, bezit de bevoegdheid tot toepassing van bestuursdwang en de bevoegdheid tot het geven van een machtiging tot binnentreden van een woning slechts indien ook die bevoegdheid uitdrukkelijk is overgedragen.

Artikel 149

De raad maakt de verordeningen die hij in het belang van de gemeente nodig oordeelt.

Artikel 225

1. In het kader van de parkeerregulering kunnen de volgende belastingen worden geheven:
 - a. een belasting ter zake van het parkeren van een voertuig op een bij de belastingverordening dan wel krachtens de belastingverordening in de daarin aangewezen gevallen door het college van burgemeester en wethouders te bepalen plaats, tijdstip en wijze;
 - b. een belasting ter zake van een van gemeentewege verleende vergunning voor het parkeren van een voertuig op de in die vergunning aangegeven plaats en wijze.
2. Voor de toepassing van het eerste lid wordt onder parkeren verstaan 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- en uitstappen van personen dan wel het onmiddellijk laden of lossen van zaken, op de 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.
3. De belasting, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, wordt geheven van degene die het voertuig heeft geparkeerd.
4. Als degene die het voertuig heeft geparkeerd wordt mede aangemerkt degene die de belasting voldoet dan wel te kennen geeft of heeft gegeven de belasting te willen voldoen.
5. Zolang geen voldoening van de in het eerste lid, onderdeel a, bedoelde belasting heeft plaatsgevonden wordt de houder van het voertuig aangemerkt als degene die het voertuig heeft geparkeerd. Met betrekking tot een motorrijtuig dat is ingeschreven in het kentekenregister, bedoeld in de Wegenverkeerswet 1994, wordt als houder aangemerkt degene op wiens naam het voor het motorrijtuig opgegeven kenteken ten tijde van het parkeren in het register was ingeschreven.

De tweede volzin vindt geen toepassing indien:

- a. blijkt dat ten tijde van het parkeren een ander in het kentekenregister had moeten staan ingeschreven, in welk geval die ander wordt aangemerkt als degene die het voertuig heeft geparkeerd;
 - b. een voor ten hoogste drie maanden aangegane huurovereenkomst wordt overgelegd waaruit blijkt wie ten tijde van het parkeren ingevolge deze overeenkomst de huurder van het voertuig was, in welk geval de huurder wordt aangemerkt als degene die het voertuig heeft geparkeerd.
6. De belasting wordt niet geheven van degene die ingevolge het vijfde lid is aangemerkt als degene die het voertuig heeft geparkeerd, indien deze aannemelijk maakt dat ten tijde van het parkeren een ander tegen zijn wil van het voertuig gebruik heeft gemaakt en dat hij dit gebruik redelijkerwijs niet heeft kunnen voorkomen.
 7. De belasting, bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, wordt geheven van degene die de vergunning heeft aangevraagd.
 8. Het tarief van de in het eerste lid bedoelde belastingen kan afhankelijk worden gesteld van de parkeerduur, van de parkeertijd, van de ingenomen oppervlakte en van de ligging van de terreinen of weggedeelten.

Wegenverkeerswet 1994

Artikel 2

1. De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen strekken tot:
 - a. het verzekeren van de veiligheid op de weg;
 - b. het beschermen van weggebruikers en passagiers;
 - c. het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
 - d. het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.
2. De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen voorts strekken tot:
 - a. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;

- b. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.
3. De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen voorts strekken tot het bevorderen van een doelmatig of zuinig energiegebruik.
4. De vaststelling van regels bij ministeriële regeling ter uitvoering van het bij of krachtens deze wet bepaalde geschiedt in overeenstemming met Onze bij algemene maatregel van bestuur aangewezen ministers, indien deze regels strekken tot behartiging van de belangen, bedoeld in het tweede dan wel het derde lid.

Artikel 2a

Provincies, gemeenten en waterschappen behouden hun bevoegdheid om bij verordening regels vast te stellen ten aanzien van het onderwerp waarin deze wet 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.

Bijlage 2

Integrale tekst gewijzigde model-parkeerverordening voor fiscale handhaving (zonder toelichting)

De raad van de gemeente ...

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van ... (datum en eventueel nummer);

gelet op artikel 149 van de Gemeentewet en artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994;

gezien het advies van ...;

besluit vast te stellen de volgende verordening ... (titel parkeerverordening)

Afdeling I 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 parkeerapparatuur: parkeermeters, parkeerautomaten met inbegrip van verzamelparkeerders en hetgeen naar maatschappelijke opvatting overigens onder parkeerapparatuur wordt verstaan;
- f parkeerapparatuurplaats: een parkeerplaats behorend bij parkeerapparatuur;
- g 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;
- h vergunning: een door burgemeester en wethouders verleende vergunning, krachtens welke het is toegestaan een motorvoertuig te parkeren op daartoe aangewezen parkeerapparatuur- en/of belanghebbendenplaatsen;
- i vergunninghouder: de natuurlijke persoon of rechtspersoon aan wie een vergunning is verleend;
- 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.

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 toe-gestaan.

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 aantoon 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 parkeerruimte. 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.

Artikel D

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

Artikel E

- 1 Een vergunning wordt voor ten hoogste <termijn> verleend.
- 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:
 - a op een parkeerapparatuurplaats;
 - b op een belanghebbendenplaats.
- 2 Het is verboden een fiets, een bromfiets of enig ander voorwerp op zodanige wijze tegen of bij parkeerapparatuur te plaatsen of te laten staan, dat daardoor een normaal gebruik daarvan wordt belemmerd of verhinderd.
- 3 Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste lid van dit artikel.

Artikel H

Het is verboden parkeerapparatuur op andere wijze of met andere middelen, dan wel met andere munten dan die welke in de kennisgeving op de parkeerapparatuur staan aangegeven in werking te stellen.

Artikel I

- 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 voorschriften.
- 2 Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste lid van dit artikel.

Afdeling IV Strafbepaling

Artikel J

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 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.

Artikel L

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

Artikel M

- 1 Deze verordening treedt in werking op een door burgemeester en wethouders bij openbaar besluit bekend te maken datum.
- 2 Vergunningen welke zijn verleend krachtens de <naam> worden geacht te zijn verleend krachtens deze verordening.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van <datum>.

De voorzitter,

De secretaris,

Bijlage 3

Integrale tekst gewijzigde model-parkeerverordening voor strafrechtelijke handhaving (zonder toelichting)

De raad van de gemeente ...

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van ... (datum en eventueel nummer);

gelet op artikel 149 van de Gemeentewet en artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994;

gezien het advies van ...;

besluit vast te stellen de volgende verordening ... (titel parkeerverordening)

Afdeling I 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 parkeerapparatuur: parkeermeters, parkeerautomaten met inbegrip van verzamelparkeerders en hetgeen naar maatschappelijke opvatting overigens onder parkeerapparatuur wordt verstaan;
- f parkeerapparatuurplaats: een parkeerplaats behorend bij parkeerapparatuur;
- g 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;
- h vergunning: een door burgemeester en wethouders verleende vergunning, krachtens welke het is toegestaan een motorvoertuig te parkeren op daartoe aangewezen parkeerapparatuur- en/of belanghebbendenplaatsen;
- i vergunninghouder: de natuurlijke persoon of rechtspersoon aan wie een vergunning is verleend;
- 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.

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 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 aantoon 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 parkeerruimte. 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.

Artikel D

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

Artikel E

- 1 Een vergunning wordt voor ten hoogste <termijn> verleend.
- 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:
 - a op een parkeerapparatuurplaats;
 - b op een belanghebbendenplaats.
- 2 Het is verboden een fiets, een bromfiets of enig ander voorwerp op zodanige wijze tegen of bij parkeerapparatuur te plaatsen of te laten staan, dat daardoor een normaal gebruik ervan wordt belemmerd of verhinderd.
- 3 Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste lid van dit artikel.

Artikel H

- 1 Het is verboden parkeerapparatuur op andere wijze of met andere middelen, dan wel met andere munten dan die welke in de kennisgeving op de parkeerapparatuur staan aangegeven in werking te stellen.
- 2 Het is verboden op een parkeerapparatuurplaats gedurende de tijden waarop het parkeren daar slechts tegen betaling is toegestaan:
 - a een motorvoertuig [voertuig] te parkeren indien de parkeerapparatuur niet in werking is gesteld of niet onmiddellijk na aanvang van het parkeren in werking wordt gesteld;
 - b een motorvoertuig [voertuig] geparkeerd te houden indien de parkeerapparatuur aangeeft dat de parkeertermijn is verstreken.
- 3 Het in het tweede lid vervatte verbod geldt niet wanneer aan de eigenaar of houder van het motorvoertuig een vergunning is verleend voor het parkeren op de betreffende categorie parkeerapparatuurplaatsen, het motorvoertuig duidelijk zichtbaar is voorzien van een vergunning en niet gehandeld wordt in strijd met de aan de vergunning verbonden voorwaarden.
- 4 Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in het tweede lid van dit artikel.

Artikel I

- 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 J

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 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.

Artikel L

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

Artikel M

- 1 Deze verordening treedt in werking op een door burgemeester en wethouders bij openbaar besluit bekend te maken datum.
- 2 Vergunningen welke zijn verleend krachtens de <naam> worden geacht te zijn verleend krachtens deze verordening.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van <datum>.

De voorzitter,

De

secretaris,

Bijlage 4

Integrale tekst gewijzigde model-parkeerverordening voor gecombineerde fiscale en strafrechtelijke handhaving (zonder toelichting)

De raad van de gemeente ...

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van ... (datum en eventueel nummer);

gelet op artikel 149 van de Gemeentewet en artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994;

gezien het advies van ...;

besluit vast te stellen de volgende verordening ... (titel parkeerverordening)

Afdeling I 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 parkeerapparatuur: parkeermeters, parkeerautomaten met inbegrip van verzamelparkeerders en hetgeen naar maatschappelijke opvatting overigens onder parkeerapparatuur wordt verstaan;
- f parkeerapparatuurplaats: een parkeerplaats behorend bij parkeerapparatuur;
- g 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;
- h vergunning: een door burgemeester en wethouders verleende vergunning, krachtens welke het is toegestaan een motorvoertuig te parkeren op daartoe aangewezen parkeerapparatuur- en/of belanghebbendenplaatsen;
- i vergunninghouder: de natuurlijke persoon of rechtspersoon aan wie een vergunning is verleend;
- 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.

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 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 aantoon dat het in het belang van diens beroeps- 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 parkeerruimte. 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.

Artikel D

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

Artikel E

- 1 Een vergunning wordt voor ten hoogste <termijn> verleend.
- 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:
 - a op een parkeerapparatuurplaats;
 - b op een belanghebbendenplaats.
- 2 Het is verboden een fiets, een bromfiets of enig ander voorwerp op zodanige wijze tegen of bij parkeerapparatuur te plaatsen of te laten staan, dat daardoor een normaal gebruik ervan wordt belemmerd of verhinderd.
- 3 Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste lid van dit artikel.

Artikel H

- 1 Het is verboden parkeerapparatuur op andere wijze of met andere middelen, dan wel met andere munten dan die welke in de kennisgeving op de parkeerapparatuur staan aangegeven in werking te stellen.
- 2 Het is verboden op een parkeerapparatuurplaats gedurende de tijden waarop het parkeren daar slechts tegen betaling is toegestaan:
 - a een motorvoertuig [voertuig] te parkeren indien de parkeerapparatuur niet in werking is gesteld of niet onmiddellijk na aanvang van het parkeren in werking wordt gesteld;
 - b een motorvoertuig [voertuig] geparkeerd te houden indien de parkeerapparatuur aangeeft dat de parkeertermijn is verstreken.
- 3 Het in het tweede lid vervatte verbod geldt niet wanneer aan de eigenaar of houder van het motorvoertuig een vergunning is verleend voor het parkeren op de betreffende categorie parkeerapparatuurplaatsen, het motorvoertuig duidelijk zichtbaar is voorzien van een vergunning en niet gehandeld wordt in strijd met de aan de vergunning verbonden voorwaarden.
- 4 Het in het tweede lid vervatte verbod is niet van toepassing op parkeerapparatuurplaatsen waar op grond van de <naam verordening> naheffingsaanslagen worden opgelegd wegens het niet betalen van het verschuldigde parkeergeld.
- 5 Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in het tweede lid van dit artikel.

Artikel I

- 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 J

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 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.

Artikel L

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

Artikel M

- 1 Deze verordening treedt in werking op een door burgemeester en wethouders bij openbaar besluit bekend te maken datum.
- 2 Vergunningen welke zijn verleend krachtens de <naam> worden geacht te zijn verleend krachtens deze verordening.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van <datum>.

De voorzitter,

De secretaris,