

Retouradres : Advies, Postbus 78, 2600 ME Delft

Gemeenteraad Delft

VERZONDEN 1 1 OKT. 2013

Datum
04-10-2013
Ons kenmerk
1334835
Uw brief van

Onderwerp
Niet plaatsen verwijzingsborden

Uw kenmerk

Bijlage

Geachte leden van de raad,

Hierbij berichten wij u over het plaatsen van verwijzingsborden naar de parkeerautomaten in de binnenstad per 1 november 2013. Wij berichten u hierover omdat het hier een onwenselijke situatie betreft zowel wat betreft de automaten zelf als wat betreft de verwijzingsborden naar de automaten. Landelijke wetgeving en jurisprudentie verplicht ons parkeerautomaten en verwijzingsborden te plaatsen. Dit in het kader van behoorlijk bestuur en juridische en financiële consequenties. Door - in onze ogen onlogische - landelijke regelgeving, gaan opbrengsten zonder plaatsing van parkeerautomaten grotendeels naar het rijk (zie bijlage 1). Wij hebben de noodzaak tot plaatsing van automaten in de kadernota parkeren toegelicht (zie bijlage 2). Desondanks hebben wij de afgelopen periode uitvoerig onderzocht of er alternatieven zijn, maar die zijn er op dit moment niet. Wel benadrukken wij dat we de kadernota parkeerbeleid uitvoeren zoals afgesproken met de raad. Dat betekent dat wij geen mixparkeren faciliteren in de binnenstad, wij bieden bij de verplichte automaten namelijk geen mogelijkheid tot kortparkeren aan, maar uitsluitend de juridisch verplichte dagvergunning.

Waarom parkeerautomaten in vergunninggebied

De binnenstad is conform de Kadernota Parkeren Delft 2013-2020 als vergunninghoudersgebied aangemerkt. Per 1 oktober 2013 is deze maatregel op straat uitgevoerd, waarbij de runshop- en mixparkeerplaatsen zijn opgeheven. Het is wettelijk gezien nodig om een betaalmogelijkheid aan te bieden aan niet-vergunninghouders binnen een acceptabele loopafstand. Om bij vergunningparkeren onder fiscaal regime (artikel 225 van de Gemeentewet) naheffingsaanslagen ("parkeerboete") te kunnen uitschrijven voor het niet of niet volledig voldoen aan parkeerbelasting is het noodzakelijk om iedereen de mogelijkheid te geven om een parkeerticket te kopen. De rechter heeft in 2003 250 m, binnen zichtlijnen, als een acceptabele loopafstand beschouwd. In onze brief (1328064, week DDL week 37) hebben wij eea uitgebreider uitgelegd. Ook hebben wij hierover in de commissie inmiddels een rondvraag over beantwoord.

Verdunning parkeerautomaten

Parkeerautomaten zijn duur in aanschaf en onderhoud en daarom ziet de gemeente de parkeerautomaten in vergunninggebieden graag verdwijnen.

Dat scheelt investeringen, waar weinig inkomsten uit de automaat tegenover staan (parkeren door bezoekers wordt via een dure dagkaart immers ontmoedigd).

Ook zorgen de aanwezigheid van parkeerautomaten voor een aantasting van de historische openbare ruimte en geven zij een verkeerd signaal af.

Een aantal parkeerautomaten in de binnenstad en schil is onlangs verplaatst en verminderd. Het gaat om nieuwe, vervangende parkeerautomaten. Hierbij is gekeken hoe de parkeerautomaten slimmer gespreid in gereguleerd gebied kunnen staan, om zo toe te kunnen met minder parkeerautomaten. De loopafstanden tot de parkeerautomaten worden hierdoor groter. Hierbij is zo veel mogelijk rekening gehouden met de acceptabele loopafstand van 250 m en zichtlijnen.

Parkeerverwijsbordjes

Het is door de grotere afstanden niet mogelijk om vanaf elke parkeerplaats een parkeerautomaat in een zichtlijn te zetten. Een manier om dit te ondervangen is het plaatsen van verwijzingsborden. Echter op 14 maart is in de commissie SVR de Nota Bewegwijzering en Bebording besproken. Het uitgangspunt bij bebording in deze nota is om alleen toe te passen wat moet. De bedoeling is dat deze methode leidt tot meer terughoudendheid in bebording.

Helaas hebben wij moeten constateren dat er dringende redenen zijn voor de plaatsing van verwijzingsborden:

Mogelijke juridische gevolgen

Indien een beroepszaak bij naheffing voor de rechter wordt gebracht, schatten de juristen op basis van de eerdere uitspraak op exact het punt van ontbrekende verwijzing in, dat de gemeente op onbehoorlijk bestuur wordt aangesproken. Het bewust naheffen, terwijl dit juridisch niet houdbaar is, is een ambtsmisdrijf. Dit is wettelijk strafbaar (artikel 366 wetboek van strafrecht).

Indien wordt gekozen iedereen die voor het eerst buiten het zicht van een parkeerautomaat in de binnenstad parkeert zonder te betalen gedurende een pilotperiode van bijvoorbeeld 6 maanden eerst een waarschuwing te verschaffen, en pas bij een tweede overtreding een naheffing uit te schrijven, betekent dit een inkomstenderving. Voor een half jaar kan dat naar schatting oplopen tot 0,5 mln euro.

De controleurs hebben mandaat van de heffingsambtenaar van de Regionale Belastinggroep (RBG). De vraag is of dat mandaat door de RBG wordt voortgezet als er bewust wordt nageheven terwijl dit juridisch niet houdbaar wordt geacht.

Mogelijke financiële gevolgen

Indien mandaat van de heffingsambtenaar van de Regionale Belastinggroep (RBG) voor de controleurs wordt ingetrokken, omdat de RBG naheffen niet juridisch houdbaar acht, loopt de gemeente naheffingsinkomsten mis (2 mln euro op jaarbasis voor heel Delft). In de binnenstad zijn er jaarlijks 4.000 à 5.000 bezwaren (ervaringcijfers) die mogelijk moeten worden toegewezen. Dit kunnen er meer worden als automobilisten niet weten waar de automaten staan. Dit zal hoogstwaarschijnlijk leiden tot een toename van bezwaren. Dit is afgezien van de kosten van controleurs en de

bezwaarafhandeling. Het besluit tot wel of niet toewijzen van bezwaren is het primaat van de RBG als bestuursorgaan.

Indien het aantal bezwaren toeneemt, kan de RBG een claim bij de gemeente indienen voor de meerkosten die de afhandeling met zich meebrengt.

Momenteel wordt een coulanctijd aangehouden: de tijd dat een automobilist nodig heeft om een parkeerkaartje bij de automaat te kunnen kopen. Het verdunnen van parkeerautomaten heeft als gevolg dat er meer bezwaren kunnen komen. Het ontbreken van verwijzingsborden betekent dat een langere coulanctijd moet worden aangehouden, wat ten koste gaat van de snelheid en efficiëntie van de handhaving.

Mogelijke communicatieve gevolgen

Mensen zullen mogelijk via pers en sociale media hun ongenoegen uiten over een naheffing wegens het ontbreken van een dagkaart, terwijl het hen nodeloos moeilijk is gemaakt een automaat te vinden om een dagkaart te kopen. Deze commotie kan het draagvlak voor implementatie van het parkeerbeleid ondermijnen en vormt een risico voor de bezuiniging die digitalisering oplevert. Daarnaast draagt dergelijke publicaties niet bij aan de ambitie van het college om Delft als gastvrije stad te promoten.

Daarnaast kan het weglaten van verwijzingsborden tot meer discussie met of agressie tegen handhavers op straat leiden.

Gekozen oplossingsrichting: uitlokken en in de gaten houden nieuwe jurisprudentie

Het lijkt een vraagstuk van timing: op dit moment houdt de fiscale wetgeving geen pas met de technische mogelijkheden. Wij hebben de afgelopen tijd enkele oplossingsrichtingen verkend om het aantal verwijsborden en parkeerautomaten de komende jaren te verkleinen met als doel deze tot nul te reduceren. Het blijkt dat veel gemeenten worstelen met hetzelfde vraagstuk. Wij houden daarom de ontwikkelingen bij andere gemeenten en daaruit voortvloeiende jurisprudentie, nauwlettend in de gaten.

Experimenten Amsterdam en Rotterdam

Per 1 januari 2014 start het Stadsdeel Zuid van de gemeente Amsterdam met een experiment om onder fiscaal parkeerregime in enkele woonstraten geen parkeerautomaten meer te plaatsen. Er zijn geen verwijzingsborden naar parkeerautomaten buiten het gebied. Het experiment wordt nog in 2014 geëvalueerd. Deze manier van een fiscaal vergunninghoudersregime is een optie die in de toekomst mogelijk ook voor de binnenstad van Delft geschikt is. Op dit moment wordt nog onderzocht of de wettelijke basis voor dit experiment voldoende sterk is. Diverse juristen bestrijden dat. Als deze manier van fiscale parkeerregulering kansrijk blijkt voor Delft, kunnen wij in de toekomst overgegaan tot invoering van het "Amsterdamse" systeem zonder automaten in bepaalde wijken.

Rotterdam kiest voor verwijzing met tegels i.p.v. verwijzingsborden als onderdeel van het traject voor het fors verminderen van het aantal parkeerautomaten. Nadeel van tegels is de minder goede zichtbaarheid voor de automobilist, zeker in de herfst met bladeren en in de winter met sneeuw. Ook hier betreft het een proef in woonstraten (Oude Noorden).

Belparkeren en 'in-car-systemen'

Datum
04-10-2013
Ons kenmerk
1334835

De gemeente Delft zal de komende jaren fors inzetten op het gebruik van alternatieve betaalmiddelen zoals belparkeren via de smartphone. Concrete acties voor nu en de komende tijd zijn het contracteren van meer belparkeerproviders en het opzetten en uitvoeren van een communicatiecampagne. Daarnaast wordt momenteel op landelijke niveau een pilot met koplopergemeenten voorbereid om statische en dynamische parkeergegevens via een opendatastructuur aan marktpartijen ter beschikking te stellen om te gebruiken in "in-car-systemen". Delft wil hier zo snel mogelijk op aanhaken als er een goed werkend systeem beschikbaar is.

Als bovenstaande acties zijn uitgevoerd zullen wij de RBG vragen om middels bezwaar- en beroepsprocedure nieuwe jurisprudentie te creëren. Een hogere graad van belparkeren, betere voorlichting, digitale hulpmiddelen en andere verwijzingsmethoden maakt parkeerautomaten en verwijzingsborden immers grotendeels overbodig is onze verwachting. Zodra het op basis van nieuwe jurisprudentie mogelijk is om minder borden en/of parkeerautomaten te plaatsen zullen wij dit zo spoedig mogelijk opvolgen.

De gemeente verkent of samen met andere gemeenten een beroep op het rijk kan worden gedaan tot het aanpassen van wet- en regelgeving, zodat parkeerautomaten niet langer juridisch gezien noodzakelijk zijn.

Wij zullen u proactief informeren over de laatste ontwikkelingen, zodra er nieuws is over de experimenten in Amsterdam en Rotterdam en in Delft over de uitbreiding van belparkeren en de ontwikkeling van digitale informatievoorziening.

Hoogachtend,

het college van burgemeester en wethouders van Delft,

, burgemeester

mr. drs. G.A.A. Verkerk

, secretaris

drs. T.W. Andriessen i.s.

Bijlage 1: Fiscaal vs Mulder-regime vergunningparkeren

Er is in Delft gekozen voor het principe van vergunninggebied met dagvergunningen uit parkeerautomaten (fiscaal regime) om de opbrengsten uit naheffingen in de gemeentekas te laten stromen. Dit is in Delft sinds 1996 de normale gang van zaken.

Zonder dagvergunningen en parkeerautomaten gaan onder de huidige wetgeving en jurisprudentie de opbrengsten uit boetes naar het rijk (Mulder-regime), die de gemeente een beperkte vergoeding per boete betaalt. Uit globale rekensommen blijkt dat deze optie negatieve financiële consequenties heeft ten opzichte van het fiscaal regime (het nettoverschil tussen kosten en opbrengsten leidt tot een afwijking op de begroting van meer dan € 500.000 per jaar).

Bijlage 2: Passages kadernota parkeren m.b.t. automaten en verwijzing

In de kadernota parkeren is met betrekking tot parkeerautomaten en aanwijzingen waar deze te vinden (verwijzing) aangegeven (pag. 32):

“Tot op heden zijn exclusieve parkeerplaatsen voor vergunninghouders ‘gefiscaliseerd’ met een dagtarief. Een groot nadeel van fiscalisering is dat er parkeerautomaten voor nodig zijn om iedereen in de gelegenheid te stellen zijn parkeerbelasting te voldoen. Zeker in de nieuwe situatie, waarbij er aan de grachten geen plaatsen meer beschikbaar zijn voor kortparkeren, zullen er via deze automaten nagenoeg geen betalingen meer plaatsvinden. De gemeente Delft zal de komende jaren fors inzetten op het gebruik van alternatieve betaalmiddelen, bijvoorbeeld belparkeren via de smartphone. De noodzaak van betaalautomaten wordt daarmee nog geringer. De gemeente onderzoekt samen met andere gemeenten of verdere reductie van betaalautomaten juridisch gezien mogelijk is.”

En (pag. 46):

“Verdunning.

Op het moment dat (nagenoeg) iedereen op een andere manier dan via de parkeerautomaat parkeerrechten koopt wordt de noodzaak van het hebben van een parkeerautomaat minder. Grote steden als Rotterdam en Den Haag zijn dan ook gestart met het ‘verdunnen’ van het aantal automaten. Hiermee wordt bedoeld dat steeds grotere maximale loopafstanden worden geaccepteerd, zodat met aanzienlijk minder automaten toch een heel gebied kan worden afgedekt. Vanuit klantvriendelijkheid zullen er dan vermoedelijk meer aanwijzingen moeten komen waar men de resterende automaten nog kan vinden.”