MEMO

AAN Gemeente Utrecht
t.a.v. dhr. Van der Bilt

VAN mr. D. van Tilborg
Advocaat | partner
TELEFOON +31 88 +31 88 253 5962
FAX +31 88 +31 88 253 5934
E-MAIL dvantilborg@akd.nl

DATUM 6 maart 2023
ONS KENMERK 1011841.dvt.evdpl
KOPIE AAN -

ONDERWERP Toetsing betaald parkeren in het licht van art. 225 van de Gemeentewet

I. Inleiding en vraagstelling

De gemeente Utrecht heeft het voornemen om in de gehele stad betaald parkeren in te voeren. Aan dit voorstel liggen meerdere motieven ten grondslag. Het is echter de vraag of het invoeren van betaald parkeren in de gehele stad toelaatbaar is in het licht van het bepaalde in artikel 225 van de Gemeentewet. In dit advies zal besproken worden welke doelen met parkeerbelasting nagestreefd mogen worden en in hoeverre dit zelfstandig nastreefbare doelstellingen kunnen zijn. Zou de parkeerbelasting geheven worden voor een ander doel dan waarvoor de bevoegdheid in het licht van het bepaalde in artikel 225 van de Gemeentewet voor bedoeld is, dan zou er sprake zijn van strijdigheid met artikel 225 van de Gemeentewet respectievelijk het gebruiken van een bevoegdheid voor een ander doel dan waarvoor deze is gegeven (‘détournement de pouvoir’).

Ter beantwoording van deze vraag zal eerst het voornemen tot het invoeren van betaald parkeren nader besproken worden, waarbij aan bod zal komen i) welke motieven aan het voorstel ten grondslag liggen en ii) op welke manier het betaald parkeren ingevoerd zal worden. Vervolgens zal artikel 225 van de Gemeentewet geduid worden aan de hand van de wettekst, wetsgeschiedenis en relevante jurisprudentie. Relevante passages uit de parlementaire geschiedenis zijn opgenomen als aparte bijlage bij het advies. Na deze duiding van het bepaalde in artikel 225 van de Gemeentewet zullen de toelaatbaarheid van het voornemen en de daaraan ten grondslag liggende doelstellingen in het licht van artikel 225 van de Gemeentewet besproken worden.

II. Het voornemen tot het invoeren van het betaald parkeren

Ín de stukken worden verschillende motieven benoemd voor het invoeren van betaald parkeren in de hele stad. Hieronder zal een opsomming gegeven worden van de doelstellingen die aan het voornemen ten grondslag liggen, waarbij bedacht moet worden dat deze doelstellingen niet op zichzelf staan maar met elkaar samenhangen.

#33831280v5

In Nederland wordt de praktijk uitgevoerd door AKD N.V., statutair gevestigd in Rotterdam (ingeschreven in het handelsregister onder nummer 24366820). Alle diensten en (andere) werkzaamheden worden verricht uit hoofde van een overeenkomst van opdracht met AKD N.V. Op de overeenkomst zijn, onder uitsluiting van enige andere algemene voorwaarden, de algemene voorwaarden van AKD N.V. van toepassing die zijn gedeponeerd ter griffie van de rechtbank te Rotterdam onder nummer 26/2022 en waarin onder meer een beperking van de aansprakelijkheid is opgenomen. Iedere aansprakelijkheid is beperkt tot het bedrag dat in het desbetreffende geval onder de beroepsaansprakelijkheidsverzekering wordt uitbetaald met inbegrip van het bedrag van het eigen risico. Op verzoek worden de algemene voorwaarden kosteloos toegezonden. Zij kunnen ook worden geraadpleegd op https://www.akd.eu/.

- Kwalitatieve verbetering van de openbare ruimte

In grote delen van de gemeente is het betaald parkeren al ingevoerd. De ervaring leert dat in deze delen de aantallen auto's afgenomen zijn na invoering van het betaald parkeren. Dit draagt bij aan de kwaliteit van de openbare ruimte. Immers, als er minder auto's op straat parkeren, blijft er ruimte over voor andere functies, zoals lopen, fietsen, spelen, groen en verblijven. Met een groeiend aantal inwoners in de gemeente groeit de noodzaak ook om in de openbare ruimte meer capaciteit vrij te maken voor lopen, fietsen, spelen, groen en ontspanning. Minder rijdende auto's in de stad betekent bovendien dat de druk op het wegennet afneemt, wat de leefbaarheid in en bereikbaarheid van de stad ten goede komt.

- Parkeeroverlast

Tot nu toe werd betaald parkeren voornamelijk ingezet om parkeeroverlast op lokaal niveau (in straten en buurten) tegen te gaan. Het nadeel van deze aanpak is dat de parkeerdruk op deze manier steeds verder opschuift vanwege het zogeheten waterbedeffect. Zodoende moeten bewoners en ondernemers steeds eerst overlast ervaren voordat het betaald parkeren ingevoerd wordt. Met het invoeren van het betaald parkeren in de gehele stad wordt niet afgewacht tot het moment er overlast ervaren wordt.

- Duurzaamheid

Het betaald parkeren zorgt voor meer bewustwording van het gebruik van de auto. De ervaring leert dat het betaald parkeren bewerkstelligt dat autobezitters een meer bewuste afweging maken tussen het gebruik van hun eigen auto en alternatieven zoals het openbaar vervoer, fietsen en deelmobiliteit. Hoe minder de keuze gemaakt wordt om gebruik te maken van de auto, hoe beter dat is uit het oogpunt van duurzaamheid. Zodoende draagt het invoeren van betaald parkeren bij aan de ambitie van het college om een duurzaam mobiliteitssysteem na te streven.

- Inkomsten

Uitbreiding van de gebieden waar er betaald moet worden voor het parkeren, zal extra inkomsten voor de gemeentekas opleveren. Beoogd wordt deze extra inkomsten te investeren in de kwaliteit van de stad, in alternatieve vormen van vervoer en voorzieningen in de wijken via het investeringspakket 'Groei in Balans'.

Proces tot invoering betaald parkeren

Het betaald parkeren zal niet in één keer voor de gehele gemeente ingevoerd worden. Op basis van verwachte parkeerdruk en kansen voor gebiedsontwikkeling is de stad in drie blokken verdeeld waar achtereenvolgens betaald parkeren ingevoerd moet worden.

Binnen een blok zal prioritering plaatsvinden voor het invoeren van betaald parkeren op basis van de criteria i) parkeerdruk, meldingen ii) parkeeroverlast en verkeersonveilige situaties als gevolg van het parkeren en iii) de oplevering van (grote) bouwontwikkelingen. In de blokken 2 en 3 zal in de prioritering ook meegewogen worden welke alternatieven voor autogebruik er in die gebieden aanwezig zijn. Er zal per blok een prioriteringsvoorstel worden ingediend bij de raad voorafgaand aan de invoering van het betaald parkeren in dat blok. Het college actualiseert deze prioriteringsplanning jaarlijks.

III. Artikel 225 van de Gemeentewet

De mogelijkheid tot het heffen van parkeerbelasting is neergelegd in art. 225 van de Gemeentewet. Het eerste lid van dit artikel luidt als volgt:

> *"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 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."*

In de wetsgeschiedenis is over de omzetting van de (voor de invoering van de parkeerbelasting bestaande mogelijkheid tot de) heffing van parkeerrechten naar een parkeerbelasting opgemerkt dat verwacht wordt dat dit een effectievere manier zal zijn om het parkeren te reguleren en dat de omzetting naar een belasting tot gevolg heeft dat er geen causaal verband tussen de tariefhoogte en het gebruik van de gemeentegrond hoeft te zijn, maar dat enkel de bevordering van een effectieve parkeerregulering leidend is voor de belastingheffing.[1] De wetgever heeft ervoor gekozen te expliciteren dat er een causaal verband moet bestaan tussen de belastingheffing en het streven naar parkeerregulering door in artikel 225 van de Gemeentewet op te nemen dat de belastingheffing "*in het kader van de parkeerregulering"* geschiedt.[2]

Het hoofddoel van de parkeerbelasting moet dus bestaan uit het bereiken van een effectieve parkeerregulering. Parkeerregulering heeft, zo komt terug in de schaars beschikbare jurisprudentie, betrekking op het reguleren van het parkeergedrag.[3] De parkeerbelasting kan immers een prikkel vormen om een bepaald gewenst parkeergedrag te bevorderen, dan wel een ongewenst parkeergedrag te ontmoedigen.[4] De doelstelling tot het reguleren van parkeergedrag moet niet te nauw worden verstaan. Onder parkeerregulering kan bijvoorbeeld ook worden verstaan het weren of het minimaliseren van auto's (van bedrijven) in een bepaald gebied[5] of het terugbrengen van de parkeerdruk (in de zin van druk die auto's uitoefenen op de openbare ruimte) in het openbaar gebied om op die manier de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren, zo blijkt uit de jurisprudentie.[6] Volgens de regering kunnen ook verkeersregulering en het bereikbaar houden van binnensteden worden aangemerkt als passend binnen

[1] *Kamerstukken II* 1986/87, 19405, 6, p. 6-7.

[2] *Kamerstukken II* 1986/87, 19405, 6, p. 23, zie ook Hof Den Haag 27 november 2013, ECLI:NL:GHDHA:2013:4515.

[3] Hof Amsterdam 11 juni 1999, ECLI:NL:GHAMS:1999:AA7999; Hof Den Haag 28 mei 2019, ECLI:NL:GHDHA:2019:1436 en Hof Den Haag 27 november 2013, ECLI:NL:GHDHA:2013:4515;

[4] In *Kamerstukken II* 1985/86, 19405, 3, p. 3-4 wordt in dit verband bijvoorbeeld benoemd dat parkeerbelasting een prikkel kan vormen om alleen een parkeerplaats te bezetten wanneer dat strikt nodig is en om de gebruikers een stimulans te geven zich te houden aan de tijdsduur waarvoor bepaalde parkeerplaatsen bedoeld zijn.

[5] Hof Amsterdam 18 mei 2001, ECLI:NL:GHAMS:2001:AB2470.

[6] ABRvS 22 juni 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BQ8837.

het doel van parkeerregulering. Het begrip parkeerregulering, en in het verlengde daarvan de bevoegdheid om parkeerbelasting in te kunnen voeren, is dus niet beperkt tot het bestrijden van parkeeroverlast die (objectief) blijkt uit een vastgestelde bepaalde minimale parkeerdruk.

Het voorgaande laat onverlet dat ook andere motieven dan parkeerregulering, zoals het bereiken van duurzaamheidsdoelstellingen en het generen van inkomsten, mee mogen spelen bij het invoeren van parkeerbelasting.[7] Uit de parlementaire geschiedenis en de schaarse jurisprudentie van verschillende feitenrechters[8] die op dit punt beschikbaar is, blijkt dat in ieder geval het generen van gemeentelijke inkomsten als nevendoelstelling aanvaardbaar is geacht.[9] Ook de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte[10] en het weren van auto's van bedrijven uit de binnenstad[11] zijn in de rechtspraak aanvaard als doelstelling in het kader van parkeerbelasting, maar van deze doelstellingen zou (zie hiervoor) ook gesteld kunnen worden dat deze geacht moeten worden te vallen onder het motief van 'parkeerregulering" en in zoverre geen (zuivere) nevendoelstellingen zijn.

Voor zover met het invoeren van parkeerbelasting (ook) doelen worden nagestreefd die niet vallen onder parkeerregulering moet het wel nadrukkelijk gaan om motieven die onder- respectievelijk nevengeschikt zijn aan de doelstelling van de parkeerregulering. Uit de rechtspraak kan namelijk afgeleid worden dat een ander motief dan parkeerregulering geen zelfstandige grondslag kan vormen voor het invoeren van parkeerbelasting.[12] Met andere woorden: er moet altijd (ook) sprake zijn van parkeerregulering.[13] Ligt parkeerregulering niet (mede) als doelstelling aan de parkeerbelasting ten grondslag, dan kan er sprake zijn van misbruik van bevoegdheid.[14]

Aan het voorgaande doen volgens ons de uitlatingen van de regering (/de staatssecretaris) in de toelichting bij het (overigens inmiddels verworpen) Wetsvoorstel Differentiatie parkeertarieven naar uitlaatemissies van een voertuig ('het wetsvoorstel') niet af.[15] De regering overweegt dat parkeerbelastingen *"van oudsher*

[7] *Kamerstukken II* 1986/87, 19405, 6, p. 9-10.

[8] Over dit aspect is geen rechtspraak van de Hoge Raad beschikbaar.

[9] *Kamerstukken II* 1986/87, 19405, 6, p. 9-10 en Rb Amsterdam 1 maart 2016, ECLI:NL:RBAMS:2016:970 en Rb 's Gravenhage 22 augustus 2012, ECLI:NL:RBSGR:2012:BY0211.

[10] ABRvS 22 juni 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BQ8837. Strikt genomen heeft de Afdeling overwogen dat onder parkeerregulering mede de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte kan worden verstaan.

[11] Hof Amsterdam 18 mei 2001, ECLI:NL:GHAMS:2001:AB2470. In dit arrest lijkt het hof het weren van auto's te zien als een vorm van parkeerregulering.

[12] Rb Noord-Nederland 3 juli 2018, ECLI:NL:RBNNE:2018:2520 en Hof 's-Gravenhage 15 november 2011, ECLI:NL:GHSGR:2011:BU5880.

[13] Dat geldt ook bij tariefdifferentiatie in de geheven parkeerbelasting. Het hanteren van een hoger of lager tarief moet gerelateerd zijn aan het doel van parkeerregulering. Zie in dat verband Hof Amsterdam 11 juni 1999, ECLI:NL:GHAMS:1999:AA7999; Hof Amsterdam 18 mei 2001, ECLI:NL:GHAMS:2001:AB2470 en Rb 's Gravenhage 22 augustus 2012, ECLI:NL:RBSGR:2012:BY0211.

[14] Rb Noord-Nederland 3 juli 2018, ECLI:NL:RBNNE:2018:2520 en Hof 's-Gravenhage 15 november 2011, ECLI:NL:GHSGR:2011:BU5880.

[15] Terzijde merken wij op dat deze stukken in juridische zin van beperkte waarde zijn daar zij betrekking hebben op een ander

worden geheven in het kader van de parkeerregulering", het wetsvoorstel dit niet verandert maar dat *"met parkeerregulering ook daaraan gerelateerde doelen worden gediend, zoals verkeersregulering en het bereikbaar houden van (binnen)steden*." Deze opvatting strookt met hetgeen hiervoor besproken is, namelijk dat met parkeerbelasting naast parkeerregulering ook andere nevendoelen bereikt kunnen worden respectievelijk dat onder 'parkeerregulering' ook daaraan gerelateerde doelen vallen. In de uitlating van de regering kan volgens ons niet worden gelezen dat het invoeren van parkeerbelasting ook vanwege louter (niet aan parkeerregulering gerelateerde) andere doelen mogelijk zou zijn. Voor zover de uitlating van de regering wel als zodanig zou moeten worden begrepen dan menen wij dat die interpretatie in strijd komt met artikel 225 Gemeentewet.

Uit de wettekst, de beschikbare jurisprudentie en de toepasselijke parlementaire geschiedenis moet de conclusie worden getrokken dat het heffen van parkeerbelasting en het toepassen van tariefdifferentiatie bij de te heffen parkeerbelasting voort moet komen uit de doelstelling van parkeerregulering vanwege het bepaalde in artikel 225 van de Gemeentewet. Wel is toegestaan dat er ook andere doelen nagestreefd worden met de parkeerbelasting, zoals het nastreven van bepaalde duurzaamheidseisen, zolang parkeerregulering maar het hoofddoel is.

IV. Beoordeling voornemen

Aan het voornemen tot het invoeren van betaald parkeren liggen, zoals besproken, meerdere motieven ten grondslag die met elkaar samenhangen. Dit lijkt ons toegestaan, zolang parkeerregulering altijd maar aantoonbaar het hoofddoel van de parkeerbelasting blijft. In dat verband willen wij meegeven dat ons opvalt dat het reguleren van parkeergedrag in de stukken wat prominenter naar voren gebracht zou kunnen worden als zijnde de aanleiding voor het invoeren van parkeerbelasting. Dat zou enerzijds kunnen door te benadrukken dat parkeerregulering een breed begrip vormt en dat daar (in ieder geval) de nagestreefde motieven van het voorkomen van parkeeroverlast en het verbeteren van de kwaliteit van het openbaar gebied onder vallen. Van de eveneens beoogde stimulering van het gebruik van duurzame(re) alternatieven voor de (eigen) auto zouden wij in overweging willen geven om dit (meer) als een te verwachten positief neveneffect van de verkeersregulering te presenteren.

Afgevraagd kan namelijk worden of het streven naar een duurzaam mobiliteitsbeleid (nog) beschouwd kan worden als een doelstelling in het kader van het reguleren van het parkeergedrag. Dit lijkt ons eerder een positief neveneffect te zijn van de met de parkeerbelasting na te streven parkeerregulering. Uit het oogpunt van de toelaatbaarheid van het voorstel in het licht van het bepaalde in artikel 225 van de Gemeentewet, adviseren wij daarom (zie ook de vorige alinea) om in de onderbouwing bij het voorstel de parkeerregulering meer prominent als leidend motief naar voren te brengen. Zo zouden wij ons voor kunnen stellen dat meer nadrukkelijk naar voren gebracht wordt dat vanwege het groeiende inwonersaantal en (dus) het groeiend aantal auto's in de gemeente, parkeren een toenemende druk de openbare ruimte vormt, terwijl er (juist vanwege het groeiende inwonersaantal) ook een groeiende behoefte bestaat aan alternatieve invullingen van de openbare ruimte, zoals lopen, fietsen, spelen, groen en verblijven. Parkeerbelasting zal het aantal

wetsvoorstel dat bovendien bij stemming in de Tweede Kamer is verworpen.

(geparkeerde) auto's in de stad doen afnemen, waardoor er ook minder behoefte zal bestaan aan parkeerplaatsen en de openbare ruimte dus ingezet kan worden voor alternatieve functies. Een positief neveneffect van het afnemen van het aantal auto's in de gemeente, zo zou naar voren gebracht kunnen worden, is bovendien dat het gebruik van duurzame alternatieven voor het autogebruik gestimuleerd worden, wat bijdraagt aan de ambitie voor een duurzaam mobiliteitssysteem.

Bovendien zal per gebied of blok waar het betaald parkeren ingevoerd wordt, (uiteindelijk) aangetoond moeten kunnen worden dat daarmede (mede) de doelstelling van parkeerregulering wordt nagestreefd. Kan niet aangetoond worden dat parkeerregulering nagestreefd wordt in dat betreffende blok, dan kan voor dat blok de parkeerbelasting niet ingevoerd worden onder verwijzing naar één of meer van de andere doelen. Zo kan niet in een blok parkeerbelasting ingevoerd worden enkel vanwege het streven naar een duurzaam mobiliteitsbeleid. De aanleiding voor het invoeren van parkeerbelasting in dat blok zal eveneens primair gerelateerd moeten worden aan (de noodzaak tot) het reguleren van parkeergedrag. Ter voorkoming van misverstanden herhalen wij nogmaas dat parkeerregulering niet uitsluitend betrekking kan hebben op het voorkomen van parkeeroverlast vanwege een bepaalde objectief vaststgestelde minimale parkeerdruk, maar dat daar bijvoorbeeld ook onder valt het bevorderen van de kwaliteit van de openbare ruimte of het weren van auto's van bedrijven in de binnenstad.

In het kader van de onderbouwing dat er sprake is van een parkeerreguleringsdoelstelling willen wij nog naar voren brengen dat men zich mogelijk af zou kunnen vragen of deze doelstelling niet te zeer gebaseerd is op speculatie, daar er – naar wij begrijpen – in verschillende delen van Utrecht er nu nog geen sprake is van parkeeroverlast respectievelijk schaarste van de publieke ruimte en er daarom mogelijk geen noodzaak c.q. aanleiding bestaat om het parkeergedrag ter plaatse te reguleren. Om dergelijke bezwaren te kunnen passeren, lijkt het ons goed om in het (uiteindelijke) college- en raadsvoorstel aan de hand van een cijfermatige onderbouwing expliciet naar voren te brengen dat het inwonersaantal van Utrecht groeiende is en het daarom niet uitgesloten is dat, mede vanwege het zogenaamde waterbedeffect, de druk op het openbaar gebied (vanwege de toenemende vraag naar parkeerplekken in combinatie met noodzakelijke andere functies van het openbaar gebied) uiteindelijk daadwerkelijk in alle gebieden van de stad zal optreden.

Al met al menen wij dus dat het voorstel tot het invoeren van betaald parkeren in de gemeente in zijn algemeenheid niet onverenigbaar is met het bepaalde in artikel 225 van de Gemeentewet en er (daarom) dus geen sprake zal zijn van een schending van het verbod op détournement de pouvoir, maar er zal wel per gebied of blok waar het betaald parkeren uiteindelijk daadwerkelijk ingevoerd wordt, aangetoond moeten worden dat daarmee (ook) een effectieve parkeerregulering nagestreefd wordt. Wij bevelen aan het voorstel op dit punt nader uit te werken en dit belang meer prominent naar voren te brengen en de overige nagestreefde doelstellingen (duurzaamheid en gemeentelijke inkomsten) te presenteren als van parkeerregulering afgeleide nevendoelen respectievelijk daaraan neven- of ondergeschikte doelstellingen.

1. BIJLAGE: PARLEMENTAIRE GESCHIEDENIS

Kamerstukken II 1986/87, 19405, 6, p. 6-7.:
De omzetting van de (voor de invoering van de parkeerbelasting bestaande mogelijkheid tot de) heffing van parkeerrechten naar een parkeerbelasting zal een effectievere manier zijn om het parkeren te reguleren Enkel de bevordering van een effectieve parkeerregulering is leidend voor de belastingheffing:

> *"Zekerheid over de effectiviteit van het nieuwe stelsel kan niet vooraf gegeven worden. Toch menen wij, dat het voorgestelde systeem een veel grotere kans in zich draagt een bijdrage te leveren aan een effectieve parkeerregulering dan het bestaande stelsel om de redenen die wij hebben aangegeven in het algemene deel van deze paragraaf. De «pakkans» is groter en de parkeerder moet zelf in aktie komen om aan zijn aangifteverplichting te voldoen. […] Belangrijkste reden voor de omzetting van de bestaande parkeerretributies in parkeerbelastingen is het gegeven, dat er in de huidige systematiek een onmiskenbare spanning bestaat tussen het retributieve karakter van de parkeerheffingen en het oogmerk tot regulering van het parkeergedrag daarvan. Strikt als retributie zou er een causale relatie moeten bestaan tussen het gebruik van gemeentegrond en de hoogte van de daarvoor te betalen vergoeding. […] Consequentie van deze omzetting is dus, dat de hoogte van het tarief van deze eerste twee vormen van parkeerbelasting niet lager beheerst wordt door de eisen en beperkingen die het zijn van retributies daaraan stelt, maar alleen nog door de eis, dat het dient ter regulering van het parkeren. […] Wat het eerste kenmerk betreft (ontbreken van een rechtstreekse tegenprestatie) zijn wij echter van mening, dat geen relatie meer gelegd kan worden tussen de in dit wetsvoorstel geïntroduceerde vormen van parkeerbelasting en het gebruik van gemeentelijke grond door de parkeerder. De belasting wordt immers niet geheven omdat geparkeerd wordt op gemeentelijke grond (ze kan in voorkomende gevallen ook geheven worden ook al is de grond geen gemeentelijk eigendom), maar ter bevordering van een effectieve parkeerregulering. […] Het niet op vergoeding voor gebruik van gemeente-eigendom gerichte karakter van de belasting komt tot uiting in de aanhef van artikel 276a «In het kader van de parkeerregulering (enz.)». Er is dus geen sprake meer van een vergoeding voor een verleende dienst of een verleend recht en daarmee ontbreekt ook iedere aanwijsbare vorm van tegenprestatie."*[16]

Kamerstukken II 1986/87, 19405, 6, p. 23.
In de memorie van toelichting en bij de behandeling van het wetsvoorstel tot invoering van de parkeerbelasting is expliciet aandacht geschonken aan de toevoeging in het artikel dat de parkeerbelasting 'in het kader van de parkeerregulering' zal plaatsvinden:

> *"Met de in de aanhef van het eerste lid opgenomen formulering «in het kader van de parkeerregulering» wordt echter wel tot uitdrukking gebracht, dat er een relatie moet zijn tussen de vormgeving en de hoogte van de belasting en het reguleren van het parkeergedrag."*[17]

> *"Vervolgens oordelen de leden van deze fractie de nadere uitleg die in de memorie van toelichting wordt gegeven van wat moet worden verstaan onder de woorden «in het kader van de parkeerregulering» (aanhef*

[16] *Kamerstukken II* 1986/87, 19405, 6, p. 6-7.
[17] *Kamerstukken II* 1986/87, 19405, 3, p.

van artikel 276a) allesbehalve duidelijk. […] Het zal deze leden duidelijk zijn, dat de mate waarin de parkeerbelasting geacht kan worden uitsluitend te dienen ter regulering van het parkeren met name moeilijk vertaalbaar is in exacte bedragen voor de hoogte van het tarief. Het is aangewezen de gemeenten hierbij enige ruimte te laten. Echter is voor de belasting die in de plaats komt van de parkeerboetes de hoogte van die boetes richtinggevend. Daaraan kan worden afgelezen of het tarief is vastgesteld om tot een effectieve parkeerregulering te komen, of dat bij voorbeeld het vergroten van de gemeentelijke inkomsten het hoofdmotief is."

Kamerstukken II 1986/87, 19405, 6, p. 9-10.
Parkeerregulering moet als doelstelling ten grondslag liggen aan parkeerbelasting, maar dat laat onverlet dat er ook andere motieven ten grondslag kunnen liggen aan het invoeren van parkeerbelasting, zoals het genereren van inkomsten.

"Ook de leden van de fractie van de S.G.P. twijfelen aan de juistheid van de opmerking in de memorie van toelichting, dat het motief voor het voorliggende wetsvoorstel niet is gelegen in een vergroting van de gemeentelijke inkomsten. […] Het is heel goed mogelijk, dat de aandrang vanuit gemeentelijke kring om tot fiscalisering van parkeerboetes te kunnen komen niet alleen ingegeven is door motieven ontleend aan het belang van een goede parkeerregulering. Dat belang staat voor ons echter voorop. Wij beschouwen het openen van de mogelijkheid tot fiscalisering over te gaan als een wezenlijke bijdrage van het vergroten van de beheersbaarheid van de parkeerproblematiek waar gemeenten mee geconfronteerd worden. […] Het doel van de fiscalisering is onzerzijds, zoals hierboven aangegeven, in allereerste instantie het vergroten van de mogelijkheden voor gemeenten tot een effectief parkeerbeleid. Wanneer daaruit tevens een vergroting van inkomsten voor de gemeenten voortvloeit, dan is dat hen zeker welkom."