Aan de leden

Datum
1 juli 2025

Ons kenmerk
u202500261
Lbr. 25/035

Telefoon
070 3738393

Bijlage(n)
5

Onderwerp
Nieuwe Model Parkeerverordening en modelbepalingen deelmobiliteit (APV)

Geachte leden van college en gemeenteraad,

Aanleiding en samenhang
Met deze brief ontvangt u de herschreven Model Parkeerverordening en de modelbepalingen over deelmobiliteit voor de Model Algemene Plaatselijke Verordening (APV). De Parkeerverordening is herschreven in begrijpelijke taal en tegelijk geactualiseerd. Verder zijn er ook modelbepalingen deelmobiliteit opgesteld om gemeenten meer handvatten te geven om te sturen op het gebruik van deelmobiliteit op de openbare weg. Hoewel deze projecten afzonderlijk van elkaar zijn opgestart, is er vanwege de inhoudelijke samenhang veel geschakeld tussen de projectteams. Deze twee stukken worden nu als pakket aan u aangeboden.

Model Parkeerverordening 2025
De VNG is in 2021 gestart met het project *Duidelijke Overheidscommunicatie*, met als doel de communicatie van gemeenten voor een breder publiek toegankelijk te maken. In dit kader is de Parkeerverordening dit jaar herschreven. Deze verordening regelt de regelgeving rondom parkeervergunningen, parkeersystemen en de verdeling van parkeerruimte.

In deze nieuwe versie hebben we complexe bepalingen begrijpelijk gemaakt en ruimte gegeven aan nieuwe ontwikkelingen en technologieën. Zo bevat de verordening bepalingen over digitale parkeersystemen en bezoekersvergunningen met een (uren)budget. Daarnaast biedt de verordening gemeenten flexibiliteit als ze vergunninggebieden aanwijzen, parkeertarieven instellen en specifieke parkeerbehoeften, zoals elektrische voertuigen of deelmobiliteit, reguleren.

Modelbepalingen deelmobiliteit in Model APV
De VNG heeft facultatieve modelbepalingen opgesteld om deelmobiliteit in de APV te reguleren. Deze bepalingen helpen gemeenten om het gebruik van deelauto’s, -scooters en -fietsen op de openbare weg beter te sturen en overlast te beperken. Daarnaast bevorderen we hiermee de harmonisatie van lokaal beleid, wat de uitrol van deelmobiliteit vergemakkelijkt.

Belangrijk aandachtspunt was de ontwikkeling van twee varianten:

- open vergunningstelstel: aanbieders die voldoen aan de voorwaarden kunnen een vergunning krijgen
- schaars vergunningstelstel: het aantal vergunningen is beperkt

Daarnaast was flexibiliteit in de inrichting van belang. Gemeenten kunnen onder meer coöperatieve initiatieven (besloten kring) uitsluiten van vergunningplicht, voertuigcategorieën gericht reguleren of uitsluiten, gebieden of wegen aanwijzen waar deelmobiliteit wel of niet is toegestaan en nadere regels opstellen voor bijvoorbeeld aanvraagprocedures.

De modelbepalingen zijn tot stand gekomen in intensieve samenwerking met het Programma Natuurlijk!Deelmobiliteit (N!D). In dit landelijke programma zijn naast de VNG onder andere 40 gemeenten, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, provincies, regio's, kennispartners en aanbieders van deelmobiliteit vertegenwoordigd.

Bijlagen
Bij deze ledenbrief ontvangt u de volgende bijlagen:

1. Model Parkeerverordening 2025 inclusief toelichting
2. Implementatiehandleiding Model Parkeerverordening 2025
3. Modelbepalingen deelmobiliteit Model APV
4. Implementatiehandleiding modelbepalingen deelmobiliteit Model APV
5. Model Raadsbesluit Model APV

Naast de herschreven verordeningsteksten zijn ook nieuwe toelichtingen opgesteld en er zijn implementatiehandleidingen beschikbaar om de besluitvorming verder voor te bereiden.

Informatie
De geconsolideerde teksten van de VNG Model Verordeningen (met de bijbehorende toelichtingen) zijn te raadplegen via Kennisbank Decentrale Regelgeving (www.decentraleregelgeving.nl). De VNG Model Verordeningen (zonder de toelichtingen) staan ook in Modellen Decentrale Regelgeving (puc.overheid.nl/mdr/).

Met inhoudelijke vragen en vragen over deze Model Verordeningen kunt u terecht bij het Klantcontactcentrum van de VNG via 070-373 8393 of info@vng.nl.

Met vriendelijke groet,
Vereniging van Nederlandse Gemeenten

mr L.K. Geluk
Algemeen directeur

Implementatiehandleiding bij Modelbepalingen Deelmobiliteit voor Model APV

Inleiding

De VNG neemt deel aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit (N!D). Het N!D heeft als doel om in vijf jaar de basis te leggen om deelmobiliteit een volwaardig en volgroeid onderdeel van het mobiliteitsnetwerk te maken. In het samenwerkingsprogramma staan standaardisatie, harmonisatie en kennisdeling op het gebied van deelmobiliteit centraal. Eén van de ambities is het opleveren van gestandaardiseerde beleidsproducten en diensten voor gemeenten. In dit kader werkt het N!D aan modelbepalingen voor deelmobiliteit. De voorgestelde modelbepaling voor de Model-APV vloeit hieruit voort.

Er bestaat behoefte aan een modelbepaling om te kunnen sturen op het aanbod van deelmobiliteit binnen gemeenten. Hierin zijn verschillende keuzes te maken, afgestemd op de behoefte van een gemeente. In het verlengde daarvan is van belang te benadrukken dat de gehele modelbepaling facultatief is. Niet elke gemeente bestaat de noodzaak voor het invoeren van een vergunningstelsel.

Deze implementatiehandleiding geeft een nadere toelichting op keuzemogelijkheden die in de modelbepaling voor de Model-APV zijn opgenomen. Eerst staan we stil bij een aantal algemene onderwerpen:

- de keuze voor het gebruik van de facultatieve modelbepaling met een vergunningstelsel;
- de keuze voor de plek in hoofdstuk 2 van de Model-APV;
- de mogelijke samenloop met de Parkeerverordening;
- het regelen van deelmobiliteit in het omgevingsplan;
- het van toepassing zijn van de Dienstenrichtlijn en de Dienstenwet; en
- de relevantie van het overgangsrecht.

Vervolgens lichten we de twee varianten van de modelbepaling toe:

- een open vergunningstelsel; en
- een schaars vergunningstelsel.

Daarbij staan we stil bij de overwegingen om te kiezen voor de eerste of tweede variant. Voor beide varianten geldt dat er alternatieve en facultatieve leden opgenomen kunnen worden, afgestemd op de wens van de gemeente. Ook deze keuzemogelijkheden lichten we toe. Aan het slot staat nog een korte toelichting op een aantal andere keuzeopties.

Algemeen

Facultatieve bepaling met vergunningstelsel: keuze en gevolgen

Het instellen van een vergunningplicht voor het aanbieden van deelmobiliteit op of aan de weg en op andere openbare plaatsen, is niet wettelijk noodzakelijk. Als de gemeente ervoor kiest om geen aanvullende regels te stellen met betrekking tot deelmobiliteit binnen de gemeente, moeten aanbieders van deelmobiliteit zich nog steeds houden aan de algemene regels die onder andere voortvloeien uit de Wegenverkeerswet 1994 en lokale (parkeer)regels. Denk hierbij aan regels in

de APV of het omgevingsplan over parkeerexcessen en eventueel de regels over betaald (vergunning) parkeren in de Parkeerverordening.

Een vergunningplicht kan wenselijk zijn om te sturen op het handelen van burgers, instellingen of ondernemingen, in dit geval de aanbieders van deelmobiliteit. Houd er daarbij rekening mee dat bijvoorbeeld vergunningvoorschriften een drempel kunnen opwerpen voor aanbieders. Een vergunningplicht heeft in beginsel niet het doel aanbieders van deelmobiliteit te stimuleren om de dienst aan te bieden in de gemeente. Als de wens van de gemeente is om deelmobiliteit te stimuleren zonder dat zij het nodig vindt hier via een vergunningplicht beperkende voorwaarden aan te stellen, kan zij bijvoorbeeld overwegen andere instrumenten in te zetten (bijvoorbeeld een subsidie verstrekken).

Overigens kan een exclusieve (schaarse) vergunning gedurende een bepaalde periode wel stimulerend werken, aangezien dit een voordeel meebrengt voor de aanbieder. Concurrentie wordt daardoor immers beperkt. Echter is dit opzichzelfstaand geen argument om een schaars vergunningstelsel in te voeren. Zie de VNG Handreiking Schaarse vergunningen over het invoeren en inrichten van een schaars vergunningstelsel.

Plaatsing modelbepaling in Model-APV
De modelbepaling is geplaatst in afdeling 2 van hoofdstuk 2 van de Model-APV. Deze afdeling ziet primair op het borgen van de bruikbaarheid, het uiterlijk aanzien en het veilig gebruik van openbare plaatsen. Een aantal bepalingen gaat ook over het plaatsen van voorwerpen op de weg. Een aantal gemeenten hebben vergunningplichten voor aanbieders van deelmobiliteit in hoofdstuk 5 geplaatst (‘andere onderwerpen betreffende de huishouding van de gemeente’). Het staat gemeenten vrij om het artikel ook in dat hoofdstuk, of elders, te plaatsen. Wel is van belang om te kijken naar een logische samenhang binnen de structuur van de APV. Hierbij moet ook rekening gehouden worden met het adagium ‘rubrica est lex’, wat betekent dat het opschrift van het hoofdstuk of de paragraaf van invloed kan zijn op de interpretatie van de bepaling en de mogelijkheden die de bepaling biedt om nadere regels op te stellen of een vergunning te weigeren.

Mogelijke samenloop met de Parkeerverordening
Het is mogelijk dat een aanbieder van deelauto’s ook een vergunning nodig heeft op grond van de Parkeerverordening als de gemeente een dergelijke verordening heeft. De Parkeerverordening regelt namelijk iets anders dan de APV.

De APV geeft onder meer regels in het belang van de openbare orde en veiligheid, volksgezondheid en milieu (hoofdstuk 2). De Parkeerverordening reguleert het parkeerbeleid in verband met de verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid op lokaal en regionaal niveau. Daarmee kan de gemeente schaarse parkeerruimte reguleren en zo overlast voorkomen. Het instrument daarvoor is het invoeren van betaald parkeren (waaronder vergunningparkeren). De APV en de Parkeerverordening hebben dus verschillende motieven, waardoor het hebben van de ene vergunning niet betekent dat je automatisch ook voldoet aan de eisen voor de andere vergunning.

Hierbij is ook van belang dat de Parkeerverordening ziet op ‘motorvoertuigen’. Dit zijn alle gemotoriseerde voertuigen behalve bromfietsen, fietsen met trapondersteuning en gehandicaptenvoertuigen, bestemd om anders dan langs rails te worden voortbewogen. Ook brommobielen vallen onder die uitzondering. Een brommobiel is een bromfiets op meer dan twee wielen, voorzien van een carrosserie (bovenbouw). De Parkeerverordening is dus niet de juiste plek om deelmobiliteit te reguleren voor het parkeren op een parkeerplaats van andere voertuigen dan motorvoertuigen.

Het is belangrijk om hier bij de vergunningverlening alert op te zijn en een aanvrager te wijzen op het feit dat hij mogelijk twee vergunningen nodig heeft.

Deelmobiliteit regelen in het omgevingsplan?
Vooropgesteld kan worden dat het reguleren van (en eventueel sturen op) deelmobiliteit op de weg, op verschillende manieren kan plaatsvinden. Specifiek binnen het omgevingsrechtelijke kader kan deelmobiliteit een rol spelen in gebiedsontwikkeling, zoals het gebruiken van lagere parkeernormen onder de voorwaarde dat er deelmobiliteit wordt aangeboden. Ook kan het faciliteren van deelmobiliteit een van de doelen zijn van het ontwikkelen van een mobiliteitshub in een bepaald gebied. De rol die deelmobiliteit inneemt in het bredere mobiliteitsbeleid wordt vaak opgenomen in een visie, zoals een mobiliteitsvisie.

De vergunningplicht in de model-APV richt zich op het kunnen sturen op onder andere het type voertuigen en het locatiegebruik. De belangen die deze regels dienen, gaan over het beperken van overlast en hinder door de voertuigen in de openbare ruimte. Er is hierbij verdedigbare samenhang met de openbare orde en dus de APV. Daarnaast richt de vergunningplicht zich ook op het voorkomen van extra druk op de openbare ruimte.

Gemeenten zijn er hier ook op gewezen dat in de huidige VNG staalkaarten omgevingsplan voorbeeldmodellen zijn opgenomen van algemene regels die ook gelden voor de aanbieders en gebruikers van deelmobiliteit. Zie hiervoor bijvoorbeeld artikel 5.154 waarin een zorgplicht is opgenomen in het kader van het voorkomen van parkeerexcessen. Bovendien is in de huidige modelbepaling een samenloop met het omgevingsplan geregeld in het zesde lid (variant 1) en het vijfde lid (variant 2). Op grond hiervan moet het college de vergunning weigeren indien er strijdigheid bestaat met het omgevingsplan. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn als het verlenen van de vergunning zou leiden tot strijdigheid met het bereiken of in standhouden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving.

Het bovenstaande laat onverlet dat het wel mogelijk is om deelmobiliteit (ook) te reguleren via het omgevingsplan binnen de doelen van de Omgevingswet. Dit kan bijvoorbeeld door een meldplicht of een vergunningplicht op te nemen in het omgevingsplan. Bij een keuze voor een vergunningplicht in het omgevingsplan moet de gemeente beseffen dat dit gevolgen kan hebben voor de keuze om een schaars vergunningenstelsel toe te passen. Zie hierover verder paragraaf 2.3 van de VNG Handreiking Schaarse vergunningen. Ook heeft het opnemen van een vergunningplicht in het omgevingsplan gevolgen voor het kunnen aanvragen van vergunning van een buitenplanse omgevingsplanactiviteit.

Toepassing van Dienstenrichtlijn en Dienstenwet

De vraag is of het aanbieden van deelvervoer op de openbare weg of andere openbare plaatsen een dienst is in de zin van de Dienstenrichtlijn (en dus de Dienstenwet) of daarvan is uitgezonderd. Op grond van artikel 2, tweede lid, onderdeel d, van de Dienstenrichtlijn, is de richtlijn niet van toepassing op diensten op het gebied van vervoer. Voor de modelbepaling is ervan uitgegaan dat de vergunning valt onder de reikwijdte van de Dienstenrichtlijn. In de rechtspraak is echter nog niet bevestigd of het aanbieden van deelvervoer valt onder deze vervoersexceptie of dat de Dienstenrichtlijn inderdaad van toepassing is.

Overgangsrecht
De modelbepaling bevat geen overgangsrecht. Overgangsrecht is van belang als aanbieders van deelmobiliteit momenteel opereren in een gemeente en daarover afspraken zijn gemaakt. Ook kan het bijvoorbeeld het geval zijn dat aanbieders van deelmobiliteit actief zijn op grond van privaatrechtelijk vormgegeven samenwerkingen zonder dat er een vergunningplicht geldt, maar een gemeente wel het voornemen heeft deze in te voeren. In dat geval zal de gemeente ook overgangsrecht moeten formuleren. Ook als er geen afspraken liggen, maar er wel aanbieders actief zijn is het verstandig na te denken over het moment van inwerkingtreding, zodat er tijdig een vergunning aangevraagd kan worden.

Twee varianten: open of schaars vergunningsysteem

Variant 1: open vergunningsysteem
Op grond van variant 1 van artikel 2:13 voert de gemeente een algemene vergunningplicht in voor het aanbieden van deelmobiliteit op de weg en op andere openbare plaatsen. Dit betreft een open vergunningsysteem, waarbij er dus geen maximum aantal vergunningen is. Deze vergunningen gelden in beginsel voor onbepaalde tijd, tenzij de gemeente kiest voor het opnemen van het tweede lid (zie uitleg hieronder). Het staat gemeenten vrij om bij deze variant voorschriften aan de vergunning te verbinden en om op die manier enige sturing vanuit de doelstellingen van de APV te hebben op aanbieders van deelmobiliteit. Wel moet bedacht worden dat zowel het instellen van het vergunningstelsel zelf, als de gestelde voorwaarden moet(en) voldoen aan de eisen uit de Dienstenrichtlijn. Dit betekent dat zij: niet discrimineren, gerechtvaardigd zijn om een dwingende reden van algemeen belang, en dat gemotiveerd is waarom niet volstaan kan worden met een minder beperkende maatregel (artikel 9 van de Dienstenrichtlijn).

Variant 2: schaars vergunningsysteem
Met variant 2 van artikel 2:13 introduceert de gemeente de mogelijkheid van een schaars vergunningsysteem voor het aanbieden van deelmobiliteit op de weg en op andere openbare plaatsen. Het kan om beleidsmatige redenen nodig zijn om een beperking op te leggen op het aantal beschikbare vergunningen. Dit kan bijvoorbeeld worden gebruikt om de overlast te beperken en voldoende ruimte te laten voor ander gebruik van de openbare ruimte. Het opleggen van een beperking op het aantal uit te geven vergunningen is slechts geoorloofd als er sprake is van een dwingende redenen van algemeen belang (denk hierbij aan: bescherming van de openbare orde, openbare veiligheid, volksgezondheid, betrekkingen in overheidsdienst, werkzaamheden ter uitoefening van openbaar gezag). Gemeenten moeten dit goed motiveren.

De verwachting is dat deze bepaling vooral relevant is voor gemeenten waar er meerdere aanbieders van deelmobiliteit aanwezig zullen zijn en de wens bestaat om een beperkt aantal

aanbieders toe te laten. Het regelen van een schaars vergunningsysteem kan op hoofdlijnen in de APV, maar is wel afhankelijk van verdere invulling in nadere regels. De verdelingsprocedure van een schaars vergunningsysteem is een belangrijk onderdeel. Hierin kan de gemeente verschillende keuzes maken. Zie hoofdstuk 5 van de VNG Handreiking Schaarse vergunningen voor uitgebreide uitleg hierover.

Aanvullende keuzes (facultatieve leden)

Reikwijdte
Op grond van het eerste lid (variant 1 en 2)kan het college een vergunning verlenen voor het bedrijfsmatig of tegen betaling in welke vorm dan ook beschikbaar stellen van voertuigen voor gebruik in het verkeer.

De zinsnede ‘bedrijfsmatig of tegen betaling in welke vorm dan ook’ in dit lid heeft gevolgen voor de reikwijdte van de vergunningplicht. Het betekent dat de vergunningplicht is gericht op de activiteit van het beschikbaar stellen van voertuigen op of aan de weg of op een andere openbare plaats die in uitoefening van beroep of bedrijf gebeurt of tegen betaling plaatsvindt.

De zinsnede ‘met uitzondering van voertuigen die uitsluitend zijn bestemd voor gebruik door een besloten kring van personen’ zorgt voor een verdere beperking van de reikwijdte van de vergunningplicht. Hierdoor zijn bijvoorbeeld coöperatieve vormen van deelmobiliteit uitgesloten van het verbod, omdat bij die vormen sprake is van het delen van voertuigen in een besloten kring van personen. Deze coöperatieve vormen van deelmobiliteit veroorzaken over het algemeen geen overlast, aangezien de besloten kring van personen hier zelf zorg voor draagt. Daarnaast gaat dit tot nu toe in alle gevallen over het delen van een auto’s die worden geparkeerd op parkeerplaatsen en niet willekeurig op openbare plaatsen. Dergelijke initiatieven worden hiermee niet belast met een vergunningplicht. Als gevolg hiervan gelden enkel de reguliere verkeers- en parkeerregels voor dergelijke vormen van deelmobiliteit.

Als een gemeente dit anders wil regelen, kan zij ervoor kiezen om de reikwijdte van de bepaling uit te breiden door ook coöperatief autodelen te onderwerpen aan een vergunningplicht. Het gaat hier om een beleidsmatige afweging of het wenselijk is om vormen van coöperatief autodelen ook te onderwerpen aan een vergunningplicht. De omvang van het coöperatief autodelen en de vraag in hoeverre de gemeente dit soort initiatieven wil steunen zijn aspecten die een rol kunnen spelen in deze afweging. Ook de uitvoerbaarheid van het te maken onderscheid kan een factor zijn, zeker als dergelijke coöperaties een samenwerking aangaan met een commerciële partij kan dit lastig zijn.

Op grond van artikel 1:4 van de Model-APV kunnen gemeenten voorschriften verbinden aan vergunningen die zien op deze belangen. Bij het formuleren van de vergunningsvoorschriften is van belang dat deze in overeenstemming zijn met hoger recht, zoals Europees recht en de beginselen van behoorlijk bestuur.

Vergunningduur
In variant 1 kan ervoor worden gekozen om de vergunning voor onbepaalde tijd te verlenen. In dat geval wordt het facultatieve tweede lid niet opgenomen. Als dit lid wel wordt opgenomen kan de

vergunning voor bepaalde tijd worden verleend. Dit moet goed worden gemotiveerd. De aard van de vergunning kan zich verzetten tegen het verlenen ervan voor onbepaalde tijd, omdat het stelsel het bijzonder gebruik van de openbare weg en andere openbare plaatsen reguleert. Anders dan ten aanzien van het normale gebruik van de openbare weg (verkeer) kan het wenselijk zijn om bijzonder gebruik (aanbieden van deelvervoer) te reguleren, juist om het normale gebruik zo min mogelijk te frustreren. Dit geldt ook voor andere openbare plaatsen, zoals een park. De bedoeling hiervan is niet om het bijzonder gebruik volstrekt onmogelijk te maken. Bijzonder gebruik kan voor het algemeen belang immers ook wenselijk zijn. Om veilig en doelmatig gebruik van de weg te kunnen waarborgen en het belang van de openbare bestemming van de weg niet ondergeschikt raakt aan de vergunde activiteit, kan de vergunning worden beperkt tot een bepaald aantal jaar. Na afloop van de vergunning kan opnieuw worden bepaald of het aanbieden van deelvervoer nog steeds een gewenste activiteit is binnen de gemeente. De Dienstenrichtlijn biedt hiervoor, mits goed gemotiveerd, de ruimte. Het is niet noodzakelijk om de vergunning schaars te maken om te kiezen voor een beperkte vergunningduur.

In variant 2 is sprake van een schaarse vergunning, als het college gebruik maakt van de in het tweede lid, onder c, gegeven bevoegdheid. Het is verboden een schaarse vergunning te verlenen voor onbepaalde tijd. De vergunningduur moet vooraf bekend zijn. Daarbij moet rekening worden gehouden met de terugverdientijd. Dit ziet op de tijd die nodig is om de noodzakelijke investeringen die moeten worden gedaan om van de schaarse vergunning gebruik te maken, terug te verdienen. Deze terugverdientijd zal per voertuigcategorie verschillen en is afhankelijk van het (te verwachten) gebruik binnen de gemeenten. Dit moet dus steeds apart worden gemotiveerd. Het is mogelijk om op te nemen dat het college kan besluiten de schaarse vergunning te verlengen met een maximaal aantal jaar, maar daarvoor is een goede onderbouwing nodig. Zie voor uitgebreide uitleg paragrafen 5.8.1 en 5.8.2 van de Handreiking Schaarse vergunningen.

Houd er daarnaast rekening mee dat ook een mogelijkheid bestaat om de vergunning te kunnen intrekken. Dit is niet opgenomen in de modelbepaling omdat artikel 1:6 van de Model-APV dit regelt.

Sturen op categorieën voertuigen
De vergunningplicht geldt in beginsel voor alle categorieën voertuigen. Echter, het derde lid, onderdeel b (variant 1) en het tweede lid, onderdeel b (variant 2) van de modelbepaling regelt dat het college categorieën voertuigen kan aanwijzen waarvoor een geheel verbod geldt. Dit geeft de mogelijkheid om bijvoorbeeld het aanbieden van deelfietsen te verbieden. In nadere regels kan het dus slechts strenger geregeld worden. Er is in de modelbepaling geen mogelijkheid op vrijstelling van het verbod opgenomen.

Let op! Beperking van het aanbieden van de dienst “deelvervoer” is slechts mogelijk als dit gerechtvaardigd is op grond van een dwingende redenen van algemeen belang. Deze argumentatie moet de gemeente bij het instellen van de beperking geven in de toelichting bij de verordening of nadere regels en deze kan, al naar gelang de motieven, per gemeente verschillen.

Gebruik (uitsluiten) van bepaalde wegen
Naast dat het college in nadere regels een geheel verbod voor aangewezen categorieën voertuigen kan opnemen, kan het college ook een geheel verbod voor het aanbieden van (al dan

niet aangewezen categorieën) voertuigen op bepaalde wegen, weggedeelten of gebieden in de gemeente instellen. Het instellen van een verbod dient te gebeuren op grond van de belangen genoemd in het vierde lid (variant 1 en 2). Het aanwijzen van deze gebieden kan worden gedaan met het doel overlast te beperken door gebieden uit te sluiten van het servicegebied van de aanbieder. Als gebieden worden aangewezen waar een deelvoertuig niet geparkeerd mag worden, betekent het dat ook aanbieders van deelvervoer gebruikers van deelvoertuigen moeten instrueren dat op deze plekken het voertuig niet achtergelaten mag worden voor een volgende gebruiker. Of de gemeente er wel of niet voor kiest om dit lid op te nemen, de lokale parkeerregels voor voertuigen blijven uiteraard onverkort gelden.

Weigeringsgronden
Het college kan besluiten om een vergunning te weigeren op grond van de in het vierde lid (variant 1 en 2) genoemde belangen. De belangen zoals die zijn genoemd zijn een verdere specificering van de algemene belangen die in de Model-APV zijn opgenomen (artikel 1:8). Op grond van artikel 1:6 van de Model-APV kan het college de vergunning intrekken op basis van de daarin genoemde gronden.

Als er sprake is van een schaarse vergunning dan is het college gehouden de vergunning te weigeren als het vergunningenplafond wordt overschreden op grond van het vijfde lid (variant 2).

Implementatiehandleiding Model Parkeerverordening 2025

1. Inleiding

In 2021 is de VNG is het project Duidelijke Overheidscommunicatie gestart. Met dit project wil de VNG begrijpelijke taal in de communicatie van gemeenten bevorderen. Tegen die achtergrond heeft de VNG al 47 modelbrieven herschreven. Een ander onderdeel van het project is het omzetten van een aantal modelverordeningen in zo veel mogelijk voor iedereen begrijpelijke taal.

Voor de selectie van verordeningen die we willen omzetten hanteren we als VNG onder meer de volgende criteria:

- Het moet gaan om verordeningen met direct waarneembare maatschappelijke impact. De nadruk ligt op verordeningen die zich richten op de belevingswereld van inwoners en niet op doelgroepen van gespecialiseerde of professionele partijen die zich aan specifieke regels moeten houden.
- Er mogen op basis van de verordeningen, naast het herschrijven in begrijpelijke taal, geen beleidsmatige wijzigingen nodig zijn die politiek gevoelig van aard zijn.
- De verordeningen moeten niet al recent zijn aangepast of onder handen zijn vanwege andere wetgeving, bijvoorbeeld in verband met de wijziging van de Algemene wet bestuursrecht of de inwerkingtreding van de Omgevingswet.

Aan de hand van deze criteria is besloten om onder andere de Model Parkeerverordening te herschrijven. Dit naast de Model Verordening straatnamen en huisnummers die al herschreven is, en naast nog twee andere verordeningen die op dit moment ook herschreven worden.

Op basis van onze ervaringen stellen wij verder ook een handreiking voor gemeenten op. Deze handreiking verschijnt in de loop van 2025 en bevat tips en handvatten om verordeningen in begrijpelijke taal te herschrijven. Daarnaast gaan we in de handreiking onder andere in op het betrekken van een zo divers mogelijke groep inwoners bij het voorbereidingstraject van verordeningen. Ook gaan we in op het zorgen voor heldere communicatie naar inwoners over het vaststellen en invoeren van de verordening en het toegankelijk maken van informatie daarover.

2. Inhoud werkzaamheden herschrijven verordening

De Model Parkeerverordening is in de eerste plaats herzien om de regels daarin duidelijker, eenvoudiger en beter werkbaar te maken. Bij de voorbereiding is de tekst van het nieuwe model ook meerdere keren getest bij verschillende groepen om na te gaan of dit is gelukt.

Daarnaast is de Model Parkeerverordening ook inhoudelijk gewijzigd. Er zijn bepalingen opgenomen die gemeenten ruimte geven om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen en technologieën. Zo wordt in het parkeersysteem geïntroduceerd waar gebruikers van parkeerplaatsen zich moeten aan- of afmelden. Dat kan bijvoorbeeld gaan om het aanmelden met een gehandicaptenparkeerkaart of het aanmelden voor het gebruik van een bezoekersvergunning. Verder is er ook ruimte om te werken met een urentegoed en verschillende typen motorvoertuigen (denk aan parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen).

Verder is een facultatieve bepaling opgenomen over een parkeervergunning voor autodeelbedrijven. Dit is een aanvulling op de ruimte die de Model-APV biedt om voor deze vorm van deelmobiliteit een vergunning in te voeren.

Voor de handhaving van parkeerregels is van belang om te weten dat dit in principe via het strafrecht gaat. Vervolgens worden deze strafrechtelijke overtredingen via de Wet Mulder administratief gedaan met een beschikking. De politie en gemeentelijke handhavers (BOA's) houden dan toezicht en leggen bij overtreding de beschikkingen op. De opbrengsten vloeien in dat geval naar het Rijk.

De gemeente kan ook kiezen voor regulering met belastingheffing. In dat geval voert een gemeente met betaald parkeren een fiscaal systeem en fiscale handhaving in. De opbrengsten daarvan vloeien naar de gemeentekas. Als een gemeente wil kiezen voor betaald parkeren, is er een parkeerbelastingverordening nodig. De VNG beschikt over een apart model daarvoor. Dat is geen onderdeel van dit model.

Het voorliggende model is dat voor de Model Parkeerverordening, dus de regulering van parkeervergunningen. Dit model is alleen bedoeld voor gemeenten die, eventueel naast het betaald parkeren, een systeem van parkeervergunningen willen instellen.

3. Inhoud implementatiehandleiding

Gemeenten moeten zelf keuzes maken bij de invoering van de parkeerverordening. Deze implementatiehandleiding gaat hierop in. De implementatiehandleiding moet uiteraard worden gelezen in nauwe samenhang met de Model Parkeerverordening en de toelichting daarop.

Verklarende onder de titel
Bij de voorbereiding van deze Model Parkeerverordening is gebleken dat er behoefte is aan een verklarende of samenvattende tekst in de verordening zelf, die duidelijk maakt waar de verordening over gaat en waarvoor deze dient. Dit vergroot de begrijpelijkheid en toegankelijkheid. Daarom is onder de titel van de verordening een facultatieve tekst opgenomen.

Artikel 1

Definitie van autodeelbedrijf
De definitie van het begrip autodeelbedrijf wordt alleen opgenomen als wordt gekozen voor het facultatieve hoofdstuk 5 ‘Parkeervergunning voor autodeelbedrijven’.

In de definitie is er overigens voor gekozen om het coöperatief delen van motorvoertuigen niet onder de definitie van autodeelbedrijf te laten vallen. De ervaring is dat dit een drempel vormt om een dergelijke coöperatie op te richten en dat lijkt niet wenselijk. Het is ook niet nodig, want het is mogelijk daarvoor een parkeervergunning te verlenen via de parkeervergunning voor een bewoner of bedrijf.

Definitie van parkeersysteem
In plaats van de definitie 'parkeerapparatuur' in de Model Parkeerverordening uit 2008 is gekozen voor de bredere definitie 'parkeersysteem'. Dit omvat het digitale systeem en de fysieke parkeerapparatuur.

Het parkeersysteem kan worden gebruikt voor het registreren en beheren van parkeerrechten en -gegevens. Het omvat dezelfde functie als de parkeerautomaat in de zin van artikel 234 van de Gemeentewet.

Artikel 2
Het is de bedoeling dat een vergunninggebied wordt aangewezen, dat vervolgens zo nodig een verkeersbesluit wordt genomen en daarop altijd de bijbehorende bebording wordt opgehangen (bord E9). Alleen een gebiedsaanwijzing zonder bebording schept geen voor iedereen geldende regels. Het is zaak om het gebied van het aanwijzen en het gebied van de bebording steeds actueel en correct op elkaar af te stemmen.

De aangewezen gebieden kunnen geheel of deels samenvallen met de gebieden waarvoor ingevolge de Parkeerbelastingverordening betaald parkeren geldt (als daarvoor gekozen is).

Artikel 3
Gemeenten kunnen hier kiezen of zij parkeervergunningen uitgeven op kenteken of op naam. Kentekenregistratie biedt voordelen voor handhaving, maar kan beperkend zijn voor huishoudens met meerdere voertuigen of voor flexibele mobiliteitsoplossingen zoals autodelen. Artikel 11, tweede lid bevat nog een uitdrukkelijke mogelijkheid om auto's van autodeelbedrijven op een andere manier dan op kenteken te registreren.

Artikel 4
Artikel 4 geeft het college ten eerste de bevoegdheid om regels te stellen over de tijden waarop parkeervergunningen geldig zijn. Hiermee kan worden ingespeeld op specifieke behoeften, mogelijkheden en wensen binnen verschillende gebieden. Denk bijvoorbeeld aan het instellen van parkeertijden die aansluiten bij het gebruik van vergunningen door bedrijven of bewoners.

De leden twee en drie zijn optioneel. In het tweede lid gaat het om een extra mogelijkheid om nadere regels te kunnen laten stellen over parkeervergunningen door het college. De gemeenteraad kan er daarbij voor kiezen het aan het college te laten waar deze nadere regels over gaan, maar de gemeenteraad kan de bevoegdheid van het college ook beperken tot de onderwerpen die de gemeenteraad opsomt.

Als de gemeenteraad kiest voor een opsomming, dan staan er onder a, b en c een aantal voorbeelden. Kort gezegd gaat het bij die voorbeelden om het sturen op het aantal vergunningen, soorten motorvoertuigen en parkeertijden. Hiermee is te sturen op een verantwoorde omgang met schaarse parkeerruimte en kan ook rekening worden gehouden met duurzaamheid.

Op basis van onderdeel a van het tweede lid, kan het college bijvoorbeeld het aantal vergunningen beperken. Dit kan per vergunninggebied, zodat parkeerdruk kan worden gereguleerd in hele drukke gebieden. Maar het college kan bijvoorbeeld ook bepalen dat er maar een bepaald aantal parkeervergunningen voor bedrijven worden verleend, zodat er een evenredige verdeling van verschillende soorten parkeervergunningen is.

Verder kunnen gemeenten kiezen of zij vergunningen alleen verstrekken aan bedrijven die daadwerkelijk in het gebied gevestigd zijn of ook aan bedrijven die er enkel tijdelijk werken. Dit kan relevant zijn voor sectoren als de thuiszorg of de bouw. Het is belangrijk om dit goed af te stemmen met de artikelen 7 tot en met 10 en artikel 13.

Op basis van onderdeel b van het tweede lid kan het college regels stellen voor welk type motorvoertuigen parkeervergunningen worden verleend. Hier kan bijvoorbeeld worden verplicht dat een parkeervergunning voor bedrijven alleen wordt verleend als de auto elektrisch is. Of dat er een voorrang wordt gegeven aan parkeervergunningen voor bewoners met een elektrische auto.

Op basis van onderdeel c van het tweede lid kan het college regels stellen over een tijdslimiet bij bezoekersparkeren. Dit kan door bijvoorbeeld een urenlimiet per maand of kwartaal in te voeren. Daarbij kun je ook denken aan een systeem waar extra uren tegen betaling beschikbaar zijn. Deze limieten kunnen worden bijgehouden in het parkeersysteem. De limitering van parkeeruren voor bezoekers kan helpen om parkeerruimte eerlijk en optimaal te verdelen en om misbruik te voorkomen.

In het derde lid wordt de mogelijkheid geboden om het college voorschriften en beperkingen aan een vergunning te laten verbinden. Ook hier geldt dat de gemeenteraad ervoor kan kiezen om het aan het college te laten waar die voorschriften en beperkingen op zien en wat het doel daarvan is. Er is echter ook ruimte voor de gemeenteraad om hierin te sturen. In dat geval kan de gemeenteraad vooraf bepalen wat het doel van de voorschriften of beperkingen moet zijn. Als voorbeeld zijn een eerlijke verdeling van parkeerruimte, het beperken van overlast door verkeer en het verminderen van de negatieve gevolgen voor het milieu genoemd.

Artikel 5

Op grond van het de vierde lid kan het college een parkeervergunning wijzigen of intrekken zonder een verzoek van de vergunninghouder. Het gaat daarbij om andere gevallen dan die in het tweede en derde lid. Daarbij is het aan de gemeenteraad om te bepalen wanneer het intrekken en wijzigen van de parkeervergunning door het college aan de orde is. Als voorbeelden zijn onder andere genoemd het verstrekken van onjuiste gegevens bij de aanvraag en redenen van openbaar belang.

Artikel 7

Op basis van het derde lid kan het college in uitzonderlijke gevallen ook vergunningen toekennen aan bewoners die wel feitelijk in het gebied wonen, maar om gegronde redenen niet zijn ingeschreven. Het kan dan bijvoorbeeld gaan om expats of mensen in tijdelijke woonsituaties. Het college bepaalt daarbij welke documenten nodig zijn bij de aanvraag en kan aanvullende voorwaarden stellen.

Artikel 8

Artikel 8 gaat over parkeervergunningen voor bezoekers van bewoners. De facultatieve bepaling uit artikel 4, tweede lid, onder c geeft het college de mogelijkheid om het gebruik van deze vergunning tot een bepaald aantal uren te beperken om een te grote druk op de parkeerruimte te voorkomen.

Artikel 11

Het eerste lid van artikel 11 biedt gemeenten de mogelijkheid om parkeervergunningen toe te kennen aan autodeelbedrijven. Het college kan besluiten of autodeelbedrijven een vergunning krijgen voor het parkeren op specifieke vergunninghoudersparkeerplaatsen (aangeduid met een E9-bord) of in een breder aangewezen (vergunning)gebied. Een belangrijke keuze hierbij is of deelauto’s een vaste parkeerplaats moeten hebben of flexibel mogen worden geparkeerd. Een

vaste parkeerplaats kan bijdragen aan een duidelijke zichtbaarheid en gebruiksgemak, terwijl een flexibel systeem efficiënter kan zijn bij een groeiend aantal gebruikers.

Het college kan op grond van het tweede lid bepalen dat een parkeervergunning voor autodelen niet op kenteken wordt verstrekt. Dit biedt deelautobedrijven de mogelijkheid om hun wagenpark flexibel in te zetten. In dat geval is het verplicht om gebruik te maken van een parkeersysteem, zodat voertuigen kunnen worden geregistreerd op het moment van parkeren.

Gemeenten moeten bij de invoering van een parkeervergunning voor autodeelbedrijven nadenken over de gevolgen voor het verdelen van de andere soorten parkeervergunningen met het oog op een goed, evenwichtig en samenhangend parkeerbeleid. In sommige steden wordt een maximaal aantal vergunningen voor deelautobedrijven vastgesteld, zodat deze niet ten koste gaan van parkeergelegenheid voor bewoners en bedrijven. Maar er kan bijvoorbeeld ook voor worden gekozen om meer vergunningen voor autodelen te vergeven en minder voor bewoners of bedrijven om op deze manier parkeerdruk te beperken.

Dit artikel in de Model Parkeerverordening sluit aan op de vergunning voor het aanbieden van deelmobiliteit die in de Model-APV is geregeld. Het is een keuze om de vergunningplicht voor het aanbieden van deelmobiliteit niet op te nemen in de APV als artikel 11 van de Model Parkeerverordening wordt opgenomen. Daarbij moet rekening worden gehouden met het feit dat de Model Parkeerverordening slechts ziet op motorvoertuigen, en dat de Model-APV op een bredere categorie voertuigen van toepassing kan zijn.

Daarnaast is van belang dat de Model-APV een ander motief heeft dan de Model Parkeerverordening. De Model-APV geeft onder meer regels in het belang van de openbare orde en veiligheid, volksgezondheid en milieu (hoofdstuk 2). De Model Parkeerverordening reguleert het parkeerbeleid in verband met de verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid op lokaal en regionaal niveau. Daarmee kan de gemeente schaarse parkeerruimte reguleren en zo overlast voorkomen. Het instrument daarvoor is het invoeren van betaald parkeren (al dan niet gecombineerd met vergunningparkeren).

Het is aan te raden om voor het regelen van een heldere samenloop tussen de twee vergunningen de ‘Implementatiehandeling reguleren deelmobiliteit in de Model-APV’ te raadplegen.

Artikel 12

In de Model Parkeerverordening is de mogelijkheid opgenomen om over te stappen op een digitaal systeem voor gehandicaptenparkeren. De papieren kaart blijft echter noodzakelijk voor gehandicaptenparkeerplaatsen die worden aangeduid met verkeersbord E6.

De aanbeveling is dat het college ervoor zorgt dat het aanmelden in het systeem digitaal kan, maar dat het systeem ook op een andere manier toegankelijk is, zodat het ook kan worden gebruikt door kaarthouders die niet of minder digitaal vaardig zijn.

Artikel 13

Het is van belang dat deze bepaling aansluit op artikel 4 dat ook in nadere regels voorziet. Verder is het tweede lid facultatief. Het gaat er om dat goed wordt nagedacht over welke partijen, in welke situaties en in welke mate een vergunning nodig hebben. Daarbij moet het gaan om enige bestendigheid van het ter plaatse moeten parkeren.

Artikel 16
Politieambtenaren zijn op grond van landelijke wetgeving algemeen bevoegd om op de naleving van strafrechtelijke regels toe te zien en deze regels eventueel ook te handhaven. In artikel 16 is geregeld dat het college gemeentelijke toezichthouders (BOA's) kan aanwijzen die ook bevoegd zijn om toe te zien op de naleving van de regels uit de Model Parkeerverordening, en deze te handhaven.

Artikel 17
De landelijke strafrechtelijke regels rond parkeren worden administratiefrechtelijk afgedaan met behulp van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (de zogenaamde Wet Mulder). In de voorliggende Parkeerverordening wordt uitgegaan van de niet-fiscale regels. Dus van een eigenstandige en gebruikelijke manier van handhaven van de landelijke regels van het RVV 1990 en de gemeentelijke Parkeerverordening. Als de gemeente er voor kiest om het parkeren te fiscaliseren, is dit systeem anders. In dat kader wordt verwezen naar de Parkeerbelastingverordening.

In de Model Parkeerverordening is voorzien in de strafrechtelijke handhaving van de verboden die daarin opgenomen zijn. Overtreding van deze verboden is namelijk niet automatisch strafbaar op basis van het RVV 1990. De primaire handhavingsmiddelen van de gemeente zijn bestuursrechtelijk. Om de verboden van artikel 14 en 15 (en die van eventuele nadere regels op basis van artikel 4, eerste lid) ook strafrechtelijk te kunnen handhaven, is het nodig om overtreding in de gemeentelijke verordening strafbaar te stellen. Dit kan de gemeenteraad doen op basis van artikel 154 van de Gemeentewet.

Artikel 18
Een hardheidsclausule is bedoeld voor gevallen die niet voorzien zijn en waarbij onverkorte toepassing van de regels zouden leiden tot een zeer onredelijk of hard resultaat. Uiteraard is dit niet een bepaling die bedoeld is voor gevallen die onder een andere bepaling kunnen worden afgedaan, zoals vergunningen voor specifieke doelgroepen of ontheffingen. Verder moet er in zijn algemeenheid zeer terughoudend mee worden omgegaan. Een niet goed onderbouwd en te ruim gebruik van de hardheidsclausule ondermijnt de werking van de andere regels en kan leiden tot willekeur.

Model Parkeerverordening 2025 (nieuw model 2025)

[*Deze parkeerverordening bevat regels voor het gebruik van parkeerplaatsen. Denk aan regels over parkeervergunningen, digitale parkeersystemen en deelauto's. Het doel van deze regels is om de parkeerruimte op een verantwoorde en evenwichtige manier over bewoners, bezoekers en bedrijven te verdelen.*]
Leeswijzer modelbepalingen - [*iets*] = facultatief, zie bijvoorbeeld artikel 1, over autodeelbedrijf. - [iets **OF** iets] = door gemeente te kiezen, bijvoorbeeld artikel 4, eerste lid. - [**…**] of [**iets**] = door gemeente in te vullen, zie bijvoorbeeld artikel 4, derde lid, aanhef en onder d. - [(iets)] = een duiding ter illustratie of uitleg voor gemeente, zie bijvoorbeeld artikel 13 tweede lid. Combinaties zijn ook mogelijk, zie bijvoorbeeld artikel 5, vierde lid, aanhef en onder e. Nadere uitleg is opgenomen in de implementatiehandleiding.

Besluit van de raad van de gemeente [**naam gemeente**] tot vaststelling van de Parkeerverordening parkeren [**naam gemeente [en eventueel jaartal]**]

De raad van de gemeente [**naam gemeente**];
gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van [**datum en nummer**];
gelet op artikel 149 van de Gemeentewet en artikel 2a van de Wegenverkeerswet 1994;
gezien het advies van de [**naam commissie**];
besluit vast te stellen de volgende verordening:

Parkeerverordening parkeren [naam gemeente [en eventueel jaartal]]

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1 Definities

In deze verordening en de daarop berustende besluiten wordt verstaan onder:
- adres: adres als bedoeld in artikel 1, onder a, van de Wet basisregistratie adressen en gebouwen;
[- *autodeelbedrijf: organisatie die bedrijfsmatig of tegen betaling in welke vorm dan ook motorvoertuigen op of aan de weg beschikbaar stelt voor gebruik in het verkeer, met uitzondering van motorvoertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik door een besloten kring van personen;*]
- college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente [**naam gemeente**];
- gehandicaptenparkeerkaart: parkeerkaart als bedoeld in artikel 49 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer;
- houder van een motorvoertuig:
1°. persoon van wie het kenteken van het motorvoertuig op naam is ingeschreven in het kentekenregister als bedoeld in artikel 42, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994; of
2°. persoon die met een schriftelijke overeenkomst of een melding in het parkeersysteem kan aantonen dat het motorvoertuig tijdens het parkeren bij deze persoon in gebruik was;

- motorvoertuig: auto, motor, of ander motorvoertuig als bedoeld in artikel 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, en een brommobiel als bedoeld in artikel 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;
- parkeersysteem: middel voor het bijhouden van parkeerrechten en parkeergegevens voor parkeerplaatsen waarvoor aan- en afmelden nodig is, waaronder ook wordt begrepen parkeermeters, parkeerautomaten of het digitaal systeem voor de gehandicaptenparkeerkaart;
- parkeervergunning: vergunning van het college voor het parkeren van een motorvoertuig op een of meer in die vergunning aangegeven parkeerplaatsen of in een in die vergunning aangewezen vergunninggebied;
- parkeren: het gedurende een aaneengesloten periode doen of laten staan van een motorvoertuig, anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt voor 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;
- vergunninggebied: gebied, bedoeld in artikel 2, eerste lid, of een gebied dat wordt begrensd door verkeersbord E9 van bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 met daarboven het woord 'zone' en een of meer in samenhang met dat verkeersbord geplaatste borden waarmee het einde van de zone wordt aangeduid.

Hoofdstuk 2 Algemene bepalingen over parkeervergunningen

Artikel 2 Aanwijzing van vergunninggebieden en adressen

1. Het college kan gebieden aanwijzen waar met een parkeervergunning mag worden geparkeerd. Daarbij kan per gebied of deel daarvan worden aangegeven welke vergunninghouders er kunnen parkeren.
2. Het college kan adressen binnen een vergunninggebied aanwijzen, waarvoor geen parkeervergunning wordt verleend.

Artikel 3 Parkeervergunning algemeen

1. Het college geeft in de parkeervergunning in ieder geval aan:
a. voor welke periode de parkeervergunning geldt;
b. voor welk gebied of welke parkeerplaats de parkeervergunning geldt;
c. op welke naam of op welk kenteken de parkeervergunning staat.
2. Het college kan nadere regels stellen over het aanvragen en verlenen van een parkeervergunning, de gevallen waarin aan- of afmelden bij het parkeersysteem verplicht is om van een parkeervergunning gebruik te maken en op welke wijze dat aan- en afmelden plaatsvindt.

Artikel 4 Nadere regels, voorschriften en beperkingen parkeervergunning

[*1.*] Het college kan nadere regels stellen over de tijden waarop vergunninghouders mogen parkeren. Het college kan hierbij verschillende regels stellen voor parkeertijden met verschillende soorten parkeervergunningen, genoemd in hoofdstukken 3 tot en met [6 **OF** 7], en voor verschillende typen motorvoertuigen.
[*2. Het college kan nadere regels stellen over parkeervergunningen* [*waaronder in ieder geval regels over:*
(***a. het maximaal aantal uit te geven parkeervergunningen per vergunninggebied, per adres of per bedrijf;***
b. het type motorvoertuig waarvoor men een parkeervergunning kan krijgen;
c. ***het maximaal aantal uren per periode waarvoor een parkeervergunning voor een bezoeker geldt;***
d.…)].]

[*3. Het college kan aan een parkeervergunning voorschriften of beperkingen verbinden* [*ten behoeve van de volgende belangen:*
(***a. ter bescherming van het evenwicht van de verdeling van de beschikbare parkeerruimte;***
b. tot het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, zoals hinder of schade; en
c. tot het beperken van de negatieve gevolgen voor het milieu, waaronder het zoveel mogelijk voorkomen van het gebruik van de auto als dat niet nodig is
d…..)].]

Artikel 5 Vervallen, intrekken of wijzigen van de parkeervergunning
1. De parkeervergunning vervalt als het vergunninggebied waarvoor de parkeervergunning geldt, wordt opgeheven.
2. Het college trekt de parkeervergunning in als de vergunninghouder niet meer voldoet aan de voorwaarden waaronder de parkeervergunning is verleend.
3. Het college kan op aanvraag van de vergunninghouder de parkeervergunning wijzigen of intrekken.
[*4. Als het niet gaat om een aanvraag van de vergunninghouder, kan het college een parkeervergunning wijzigen of intrekken als:*
(***a. een vergunninghouder niet of niet tijdig de verschuldigde leges voldoet die worden geheven op grond van artikel 229 van de Gemeentewet;***
b. een vergunninghouder zich niet houdt aan de regels en voorschriften op grond van deze verordening;
c. blijkt dat een vergunninghouder bij de aanvraag onjuiste gegevens heeft verstrekt;
d. om redenen van openbaar belang;
e. ....).]

Artikel 6 Parkeren zonder parkeervergunning: uitzonderingen op het verbod
1. Het college kan uitzonderingen maken op het verbod om zonder parkeervergunning op een parkeerplaats voor vergunninghouders te parkeren.
2. Een uitzondering kan zijn:
a. een vrijstelling voor soorten van gevallen, of
b. een ontheffing voor individuele gevallen.

Hoofdstuk 3 Parkeervergunning voor bewoners en bezoekers van bewoners

Artikel 7 parkeervergunning bewoners
1. Het college kan op aanvraag een parkeervergunning verlenen aan een bewoner voor het parkeren in een vergunninggebied of een deel daarvan.
2. Het college verleent een parkeervergunning alleen aan een bewoner die houder van een motorvoertuig is en die in de basisregistratie personen staat ingeschreven in het vergunninggebied waarvoor de parkeervergunning wordt aangevraagd.
3. In afwijking van het tweede lid kan het college ook een parkeervergunning verlenen aan degene die wel in een vergunninggebied woont, maar daar niet is ingeschreven in de basisregistratie personen.

Artikel 8 Aanvraag parkeervergunning bezoekers van bewoners
Het college kan op aanvraag een parkeervergunning verlenen aan een bewoner, die in de basisregistratie personen staat ingeschreven in het vergunninggebied waarvoor de parkeervergunning wordt aangevraagd, voor het parkeren in dat vergunninggebied door een bezoeker van die bewoner.

Hoofdstuk 4 Parkeervergunning voor bedrijven en bezoekers van bedrijven

Artikel 9 Aanvraag parkeervergunning bedrijven
1. Het college kan op aanvraag een parkeervergunning verlenen aan een bedrijf voor het parkeren in een vergunninggebied of een deel daarvan.
2. Het college verleent alleen een parkeervergunning aan een bedrijf dat is gevestigd in het vergunninggebied, en daar is ingeschreven in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel.
3. In afwijking van het tweede lid kan het college ook een parkeervergunning verlenen aan een bedrijf dat wel in een vergunninggebied is gevestigd, maar niet daar is ingeschreven in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel.

Artikel 10 Aanvraag parkeervergunning bezoekers van bedrijven
Het college kan op aanvraag een parkeervergunning verlenen aan een bedrijf, dat is gevestigd in het vergunninggebied en daar is ingeschreven in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel, voor het parkeren in dat vergunninggebied door een bezoeker van dat bedrijf.

[***Hoofdstuk 5 Parkeervergunning voor autodeelbedrijven***

Artikel 11 Aanvraag parkeervergunning autodeelbedrijven
1. Het college kan op aanvraag een parkeervergunning aan een autodeelbedrijf verlenen voor het parkeren in een vergunninggebied of een deel daarvan.
2. In afwijking van artikel 3, eerste lid, aanhef en onder c, kan het college bepalen dat bij het afgeven van de parkeervergunning het kenteken van het motorvoertuig waarvoor de parkeervergunning geldt niet hoeft te worden vermeld. Dit is toegestaan als het parkeersysteem voldoende informatie biedt.]

Hoofdstuk 6 Parkeervergunning gehandicapten

Artikel 12 Aanvraag parkeervergunning gehandicapten
1. Het college kan op aanvraag een parkeervergunning voor gehandicapten verlenen aan een houder van een motorvoertuig als deze houder een geldige gehandicaptenparkeerkaart heeft.
2. Als de gehandicaptenparkeerkaart is uitgegeven door een andere gemeente, kan alleen een parkeervergunning worden verleend als de gehandicaptenparkeerkaart op de voorgeschreven manier is aangemeld bij het parkeersysteem van de gemeente [**naam eigen gemeente**][*, en ook is geaccepteerd*].
3. Het college kan nadere regels stellen over de registratie, controle en het gebruik van de parkeervergunning voor gehandicapten en over het gebruik van de gehandicaptenparkeerkaart voor het parkeren.

Hoofdstuk 7 Parkeervergunning voor bijzondere organisaties en doelgroepen

Artikel 13 Parkeervergunning bijzondere organisaties en doelgroepen
[*1.*] Het college kan op aanvraag een parkeervergunning verlenen aan een bijzondere organisatie of doelgroep, voor het parkeren in een vergunninggebied of een deel daarvan.
[*2. Het college bepaalt in nadere regels welke bijzondere organisaties en doelgroepen dit zijn* **OF** *Het college kan in ieder geval een parkeervergunning verlenen aan de volgende doelgroepen, organisaties of leden daarvan:*

(***a. personen die mantelzorg verlenen aan bewoners van adressen;***
b. sportverenigingen die sportactiviteiten uitvoeren;
c. religieuze instellingen;
d. onderwijsinstellingen;
e. ...).]

Hoofdstuk 8 Verboden

Artikel 14 Verbod om voorwerp op parkeerplaats te plaatsen

1. Het is verboden om een ander voorwerp dan een motorvoertuig te plaatsen of te laten staan of liggen op een parkeerplaats voor vergunninghouders of een parkeerplaats waarvoor parkeerbelasting wordt geheven volgens artikel 225, eerste lid, aanhef en onder a, van de Gemeentewet.
2. Dit verbod geldt niet bij het plaatsen of laten staan of liggen van voorwerpen als dat is toegestaan op grond van een vergunning, ontheffing of andere regelgeving.

Artikel 15 Verbod onjuist gebruik van parkeerautomaat en parkeersysteem

1. Het is verboden het normaal gebruik van een parkeersysteem te hinderen.
2. Het is verboden een parkeersysteem anders te gebruiken dan door het college is aangegeven of dan duidelijk de bedoeling of de bedoeling van de gemeente is.

Hoofdstuk 9 Toezicht en handhaving

Artikel 16 Toezichthouders

Met het toezicht op de naleving van de regels, vergunningen en voorschriften die bij of krachtens deze verordening gelden, zijn belast de door het college aangewezen toezichthouders.

Artikel 17 Strafbepaling

Overtreding van de regels van deze verordening of nadere regels op basis van deze verordening, wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste een maand of een geldboete van de eerste categorie.

Hoofdstuk 10 Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 18 Onredelijke uitkomst van de regels: hardheidsclausule

Het college kan besluiten om deze verordening of de daarop gebaseerde nadere regels en vergunningvoorschriften niet toe te passen of daarvan af te wijken voor zover toepassing, mede gelet op het belang van het reguleren van het parkeren van motorvoertuigen in de gemeente, zou leiden tot een onbillijkheid van overwegende aard voor de betrokken persoon of het betrokken bedrijf.

Artikel 19 Oude regels en overgang naar nieuwe regels

1. De [**citeertitel oude verordening**] wordt per datum van inwerkingtreding van deze verordening ingetrokken, maar blijft gelden voor de periode waarvoor die gold.
2**.** Parkeervergunningen die zijn verleend op grond van de ingetrokken verordening blijven geldig voor de periode waarvoor ze zijn verleend.

Artikel 20 Moment waarop de regels gaan gelden

Deze verordening treedt in werking met ingang van [**datum**].

Artikel 21 Citeertitel
Deze verordening wordt aangehaald als: Parkeerverordening [**gemeente jaartal**].

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van [**datum vergadering**].

De voorzitter,

De griffier,

Toelichting

<u>Algemeen deel</u>
Er zijn verschillende dingen die gemeenten kunnen regelen rond het parkeren van auto's. In de Algemene plaatselijke verordening (hierna: APV) of het omgevingsplan kan een regeling worden opgenomen om parkeerexcessen tegen te gaan. Verder kan er met verkeersbesluiten en verkeersborden worden gekozen voor parkeerverboden op bepaalde plaatsen. Als de gemeente kiest voor een systeem van parkeervergunningen is een parkeerverordening nodig. Als de gemeente kiest voor betaald parkeren, is een parkeerbelastingverordening nodig. Daarbij kunnen gemeenten ook vergunninghouders parkeerbelasting laten betalen. Gebruikelijk is om dan een speciaal, lager belastingtarief voor vergunninghouders te rekenen. In de voorliggende parkeerverordening gaat het om een regeling voor parkeervergunningen.

Deze parkeerverordening is het juridische kader voor parkeren met een vergunning binnen de gemeente (parkeervergunning). Naast regels over parkeervergunningen bevat deze verordening ook algemene regels. Deze vergunningen en regels helpen parkeerdruk in gebieden met schaarse parkeerruimte te beperken. Verder gaat het overbelasting van de wegen en andere openbare ruimte tegen. Daardoor wordt de bereikbaarheid en leefbaarheid van zowel woonwijken als bedrijfsgebieden verbeterd.

[*Daarnaast is er in de verordening aandacht voor duurzaamheid in die zin dat het mogelijk is om een deel van de parkeervergunningen te reserveren voor elektrische voertuigen.*] [*Ook zijn er mogelijkheden om deelmobiliteit aan te moedigen.*]

[*In deze verordening wordt tot slot een nieuw instrument geïntroduceerd, namelijk het parkeersysteem waar gebruikers van parkeerplaatsen zich moeten aan- en afmelden. Dit systeem van aan- en afmelden geeft ruimte voor innovaties zoals:*
- het gebruiken van een digitale gehandicaptenparkeerkaart;
- het gebruik van een gehandicaptenparkeerkaart uitgegeven door een andere gemeente;
- het aan- en afmelden van verschillende voertuigen voor bijvoorbeeld een bezoekersvergunning of een autodeelvergunning.]

De verordening is zo ingedeeld dat ieder hoofdstuk gaat over een bepaalde groep gebruikers: bewoners en hun bezoekers, bedrijven en hun bezoekers, personen met een gehandicaptenparkeerkaart[*, autodeelbedrijven*] en bijzondere doelgroepen en organisaties. Dit zorgt ervoor dat de regels voor elke situatie (en dus ook voor de eigen situatie) snel zijn terug te vinden.

De vergunningen uit deze Parkeerverordening kunnen via de website van de gemeente worden aangevraagd. Daar staat meer informatie over de verschillende soorten vergunningen en de kosten.

Artikelsgewijs
Hier worden alleen de bepalingen toegelicht die naar inschatting toelichting nodig hebben.

[*Onder de titel van de Parkeerverordening is een inleidende tekst opgenomen om de belangrijkste dingen over deze verordening duidelijk te maken. ("Deze parkeerverordening bevat regels voor het gebruik van parkeerplaatsen, enz."). Net als een overzichtelijke structuur en duidelijk taalgebruik is dit bedoeld om de begrijpelijkheid van de verordening te vergroten.*]

Artikel 1 Definities
Hieronder worden verschillende definities uitgelegd.

[*Autodeelbedrijf*
De APV geeft de mogelijkheid voor het verlenen van een vergunning voor het aanbieden van deelvervoer (deelauto's, deelscooters, deel(bak)fietsen, etc.). De APV-vergunning regelt de gemeentelijke toestemming voor het aanbieden van deze dienst binnen de gemeente. De aanbieders van deelauto's worden in deze verordening autodeelbedrijven genoemd. Met "bedrijfsmatig of tegen betaling in welke vorm dan ook" wordt bedoeld dat de diensten bedrijfsmatig moeten worden aangeboden of dat ervoor moet worden betaald. Dit kan in de vorm van geld, maar kan ook bijvoorbeeld een cadeaubon of kortingscode voor een gratis ritje zijn. Met de tekst "met uitzondering van motorvoertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik door een besloten kring van personen" wordt bedoeld dat informele samenwerkingsvormen van deelvervoer (ook wel coöperatief autodelen genoemd) niet vallen onder deze vergunning. Dit gaat bijvoorbeeld om bewonersinitiatieven waarbij een deelauto wordt gedeeld onder verschillende huishoudens. Het kan wel nuttig zijn om deze coöperatieve deelvervoergebruikers toch een parkeervergunning te geven. Dit kan via een bewoners- of bedrijfsparkeervergunning.]

Houder van een motorvoertuig
Voor een aantal vergunningen is het een vereiste om houder te zijn van een motorvoertuig. Een persoon of rechtspersoon (bijvoorbeeld bedrijf of vereniging) kan houder zijn. Iemand is houder als die in het kentekenregister van de RDW staat geregistreerd als eigenaar of houder van een motorvoertuig. Daarnaast is het ook mogelijk om via een overeenkomst houder te zijn. Uit de overeenkomst moet blijken dat de auto in gebruik of beheer bij de houder is. Dit kan met een leaseovereenkomst, arbeidsovereenkomst of andere overeenkomst. Soms is een verklaring van de werkgever of een andere partij nodig, waaruit blijkt dat het motorvoertuig alleen aan houder ter beschikking wordt gesteld. De houder is verantwoordelijk voor het aanvragen van de parkeervergunning en voor het naleven van de regels die van toepassing zijn op een vergunninghouder.

Parkeersysteem
Een parkeersysteem is een systeem dat gebruikt wordt om parkeerrechten en parkeergegevens bij te houden. Dit systeem houdt bij wie mag parkeren en met welk voertuig én het registreert gegevens zoals kentekens en parkeertijden. Voor gehandicaptenparkeerkaarten wordt vaak een digitaal systeem gebruikt om het gebruik te vereenvoudigen en fraude te voorkomen. Daarnaast zijn parkeerautomaten of fysieke bewijzen, zoals een kaart, onderdeel van het systeem.

Parkeren
Deze definitie is overgenomen van artikel 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990).

Artikel 2 Aanwijzing van vergunninggebieden en adressen

Een verkeersbesluit en het ophangen van het verkeersbord E9 maken samen dat parkeerplekken alleen mogen worden gebruikt door vergunninghouders. Dit gaat meestal over een kleinere specifieke groep vergunninghouders (bijvoorbeeld alleen bewoners).

Met het aanwijzen van een vergunninggebied kan het college bepalen dat met een parkeervergunning niet in de gehele gemeente kan worden geparkeerd, maar dat deze gereserveerd is voor een bepaald gebied. Bijvoorbeeld rondom het huis van een bewoner.

Het college kan binnen vergunninggebieden specifieke parkeerplaatsen aanwijzen voor verschillende soorten vergunningen of voertuigen. Bijvoorbeeld bewoners, bedrijven[*, autodeelbedrijven,*] of bijzondere organisaties en doelgroepen. Dit kan betekenen dat het college bepaalt dat het parkeren door bedrijven niet in alle vergunninggebieden mag plaatsvinden of dat niet in alle vergunninggebieden bewonersvergunningen worden uitgegeven.

Daarbij kan het college ook adressen aanwijzen waarvoor geen parkeervergunning wordt afgegeven, bijvoorbeeld als deze beschikken over eigen parkeervoorzieningen zoals een eigen parkeerplaats of -garage.

Artikel 3 Parkeervergunning algemeen
Het tweede lid geeft het college de bevoegdheid om (nadere) regels te stellen over de aanvraagprocedure voor parkeervergunningen of op welke wijze parkeervergunningen worden verleend. De nadere regels die het college kan stellen over het aan- of afmelden bij een parkeersysteem en op welke manier dit moet gebeuren, zijn ten behoeve van een correcte registratie. Dat kan nodig zijn om nauwkeurig bij te houden wie op welk moment gebruik maakt van een parkeervergunning. Het college kan bepalen of hij specifieke regels stelt voor bepaalde parkeervergunningen of meer in het algemeen regels wil stellen.

[Artikel 4 Nadere regels, voorschriften en beperkingen parkeervergunning
Het college kan op grond van het derde lid ook voorschriften en beperkingen verbinden aan parkeervergunningen. Dit kan alleen als dit nodig is om de parkeerruimte eerlijk te verdelen, overlast door verkeer te beperken en negatieve gevolgen voor het milieu te verminderen. Deze eisen aan voorschriften en beperkingen zijn bedoeld om het parkeren in de gemeente zo rechtvaardig, duurzaam en efficiënt mogelijk te maken.]

Artikel 5 Vervallen, intrekken of wijzigen van de parkeervergunning
Als een vergunninggebied vervalt, moet ook de parkeervergunning vervallen. Om misverstanden en uitvoeringslasten tegen te gaan, is in het eerste lid geregeld dat dat automatisch gaat. In het tweede lid staat dat het college de parkeervergunning intrekt als de vergunninghouder niet meer aan de voorwaarden voldoet. Bij de voorwaarden kan het bijvoorbeeld gaan om een bewoner die niet meer in gebied woont waarvoor de parkeervergunning is verleend. In het derde lid is geregeld dat het college de parkeervergunning ook op aanvraag van de vergunninghouder kan wijzigen of intrekken. In dat geval gelden de beperkingen voor wijziging of intrekking van het tweede [*en het vierde*] lid niet.

[*Tot slot zijn in het vierde lid een aantal bijzondere gevallen genoemd waarin het college kan besluiten de parkeervergunning te wijzigen of in te trekken. Bijvoorbeeld als de vergunninghouder bij de aanvraag onjuiste gegevens heeft verstrekt of niet (meer) voldoet aan de vergunningvoorschriften. Het gaat hier om een kan-bepaling: anders dan in gevallen van het tweede lid, is het college in gevallen van het vierde lid niet verplicht om de vergunning in te trekken*.]

Artikel 6 Parkeren zonder vergunning: uitzonderingen op het verbod

Het is op grond van artikel 24, eerste lid, onder g, van het RVV 1990 verboden om te parkeren op een parkeerplaats voor vergunninghouders zonder een daarvoor geldige parkeervergunning. Het college kan een uitzondering maken op dit verbod voor soorten gevallen (vrijstelling) of voor individuele gevallen (ontheffing). Bij de vrijstelling valt te denken aan bijvoorbeeld de hulpdiensten zoals brandweer, ambulance en politie. Bij de ontheffing kan het bijvoorbeeld gaan om een verhuiswagen.

Artikel 7 Aanvraag parkeervergunning bewoners
Het college verleent deze parkeervergunning in principe uitsluitend aan bewoners die ingeschreven staan in de basisregistratie personen (BRP) op een adres binnen het betreffende vergunninggebied. Dit zorgt ervoor dat de regeling alleen geldt voor bewoners met een geregistreerd adres. Voor bewoners die om gerechtvaardigde redenen niet in de BRP staan ingeschreven, maar wel feitelijk wonen in het gebied, kan het college een specifieke uitzondering maken. Het gaat dan bijvoorbeeld om een diplomaat, consulair medewerker of werknemer van een internationale organisatie die in Nederland woont en werkt.

Artikel 8 Aanvraag parkeervergunning bezoekers van bewoners
Het college kan een parkeervergunning voor bezoekers verlenen aan bewoners, zodat hun bezoekers kunnen parkeren in het vergunninggebied waar de bewoners wonen.

Artikel 9 Aanvraag parkeervergunning bedrijven
Het college kan parkeervergunningen verstrekken aan bedrijven die gevestigd zijn binnen een vergunninggebied en daar ook staan ingeschreven in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel. Dit zorgt ervoor dat alleen gevestigde bedrijven in het gebied in aanmerking komen. Voor bedrijfslocaties binnen het vergunninggebied die niet zijn ingeschreven in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel, kan het college aparte uitzonderingen maken.

Artikel 10 Aanvraag parkeervergunning bezoekers van bedrijven
Bedrijven kunnen een parkeervergunning aanvragen waarmee hun bezoekers kunnen parkeren in het vergunninggebied.

[*Artikel 11 Aanvraag parkeervergunning autodeelbedrijven*
Het eerste lid maakt het mogelijk voor autodeelbedrijven om een parkeervergunning te krijgen voor het parkeren van een deelmotorvoertuig. Het college kan ervoor kiezen om een autodeelbedrijf een parkeervergunning te verlenen voor aangewezen parkeerplaatsen voor vergunninghouders of voor een aangewezen gebied ruimer dan één vergunninggebied (freefloating).

Het tweede lid maakt het mogelijk om de parkeervergunning voor autodeelbedrijven niet te verlenen op kenteken. Deze mogelijkheid is belangrijk voor situaties waarin met verschillende motorvoertuigen – en dus verschillende kentekens – gebruik moet kunnen worden gemaakt van de parkeervergunning. Wel moet in dat geval gebruik worden gemaakt van het parkeersysteem. Op deze manier kunnen parkeergegevens worden bijgehouden door het aan- en afmelden van het motorvoertuig.]

Artikel 12 Aanvraag parkeervergunning gehandicapten
Overigens is het alleen nodig om de fysieke GPK achter de voorruit te plaatsen bij de gehandicaptenparkeerplaatsen (verkeersbord E6). Voor de overige (fiscale) parkeerplaatsen wordt het parkeersysteem gebruikt.

Artikel 13 Parkeervergunning bijzondere organisaties en doelgroepen

In dit artikel is vastgelegd dat aan bijzondere organisaties of doelgroepen en leden daarvan een parkeervergunning kan worden verleend. Het gaat hier om organisaties zoals scholen of sportverenigingen en doelgroepen zoals mantelzorgers en verloskundigen. Deze organisaties en doelgroepen zijn geen bewoners en (veelal) geen bedrijven. Vanuit het algemeen belang is het wel belangrijk dat zij in voorkomende gevallen kunnen parkeren. Het gaat om een “kan-bepaling”. Dit betekent dat het college bij de beoordeling van de aanvragen maatwerk kan leveren. In onvoorziene of zeer bijzondere gevallen, of in situaties waarin een parkeervergunning niet optimaal is, zijn er nog de uitzonderingsmogelijkheden van artikel 6.

Artikelen 14 en 15 Verboden
In het artikel staan gemeentelijke verboden. Deze zijn in aanvulling op de landelijke verboden. Zo zijn er al landelijke verboden om te parkeren waar een parkeerverbod geldt en om zonder geldige parkeervergunning te parkeren op een parkeerplaats voor vergunninghouders (artikel 24, eerste lid, aanhef en onder g, van het RVV 1990). De verboden in dit artikel zijn nodig om de goede werking van het systeem te borgen, en spreken voor zich. Het betekent bijvoorbeeld dat er geen voorwerpen op parkeerplaatsen mogen staan of liggen, dat er geen fiets tegen een parkeerautomaat mag worden gezet en dat er geen zak overheen mag worden getrokken.

Hieronder, bij de strafbepaling van artikel 17, wordt ingegaan op de strafbaarstelling en de handhaving van de gemeentelijke verboden van de artikelen 14 en 15.

Artikel 17 Strafbepaling
Overtreding van de landelijke verboden is al strafbaar. Om de gemeentelijke verboden van artikel 14 en 15 (en die van eventuele nadere regels op basis van artikel 4, eerste lid) ook strafrechtelijk te kunnen handhaven, stelt dit artikel overtreding van ook die verboden strafbaar.

Artikel 18 Onredelijke uitkomst van de regels: hardheidsclausule
De hardheidsclausule is een regeling voor bijzondere gevallen waarin toepassing van de Parkeerverordening ernstige onbedoelde gevolgen heeft of kan hebben. Het college kan in deze omstandigheden afwijken van de regels. Bijvoorbeeld voor bewoners die vanwege een brand tijdelijk moeten verhuizen of bij de opvang van vluchtelingen. Door dit artikel kan het college beter inspelen op dit soort uitzonderlijke omstandigheden. De beoordeling of en hoe dit wordt gedaan is aan het college.

Artikel 19 Oude regels en overgang naar nieuwe regels
Dit artikel regelt de overgang van de oude naar de nieuwe Parkeerverordening.

In het eerste lid is geregeld dat de oude parkeerverordening ook na intrekking nog blijft gelden voor gevallen waarop die verordening nog van toepassing is.

In het tweede lid is geregeld dat bestaande parkeervergunningen die zijn verleend met de oude parkeerverordening, ook onder de nieuwe Parkeerverordening parkeren blijven gelden, voor de periode waarvoor ze zijn verleend. Daarna geldt de nieuwe Parkeerverordening. Ook bij een verlenging van de vergunning.

Verder geldt voor vergunningprocedures dat de nieuwe Parkeerverordening per de datum van kracht worden, ook wordt toegepast in lopende procedures. Dit gaat om gevallen waarin de aanvraag al daarvoor is gedaan, maar nog niet is beslist op de aanvraag. Dus als de aanvraag voor een parkeervergunning is ingediend op grond van de oude parkeerverordening, maar bij inwerkingtreding van de nieuwe parkeerverordening nog niet is beslist hierop, geldt de nieuwe parkeerverordening.

Omdat dit de hoofdregel van het overgangsrecht is, hoeft dit niet apart in de verordening te worden geregeld. Uiteraard is de nieuwe Parkeerverordening ook van toepassing op nieuwe aanvragen.

Model Raadsbesluit wijziging Algemene plaatselijke verordening inzake deelmobiliteit

Leeswijzer modelbepalingen

- [**tijdstip**] = door gemeente in te vullen, zie de citeertitel in artikel I.
- [*iets*] = facultatief, zie artikel 2:13, zesde lid, in variant 2.

Combinaties zijn ook mogelijk; bijvoorbeeld een bepaling die zowel facultatief is als invulling door gemeenten vraagt, zie artikel 2:13, tweede lid in variant 1.

Ook wordt er gewerkt met twee varianten waaruit gekozen kan worden. Hierbij kan het voorkomen dat de ene variant uit meer artikelen of artikelleden bestaat dan de andere variant.

Let op dat de nummering of lettering bij het niet overnemen van een facultatief artikel, lid, of onderdeel moet worden aangepast. Bij een opsomming wordt zo nodig achter het voorlaatste onderdeel “en” of “of” geplaatst en wordt het laatste onderdeel afgesloten met een “.” of een “,” als er nog een staarttekst volgt.

Nadere uitleg is opgenomen in de implementatiehandleiding.

Besluit van de raad van de gemeente [naam gemeente] tot wijziging van de Algemene plaatselijke verordening [naam gemeente en eventueel jaartal] inzake deelmobiliteit (Deelmobiliteitsbepaling [naam gemeente en eventueel jaartal])

De raad van de gemeente [**naam gemeente**];
gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van [**datum en nummer**];
gelet op artikel 149 van de Gemeentewet;
gezien het advies van de [**naam commissie**];

besluit:

Artikel I

De [**citeertitel Verordening Algemene plaatselijke verordening**] wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 2:13 komt te luiden:

Artikel 2:13 Vergunning deelmobiliteit

Variant 1 – open vergunningsysteem

1. Het is verboden zonder vergunning van het college bedrijfsmatig of tegen betaling in welke vorm dan ook voertuigen op of aan de weg of op een andere openbare plaats beschikbaar te stellen voor gebruik in het verkeer, met uitzondering van voertuigen die uitsluitend zijn bestemd voor gebruik door een besloten kring van personen.
[*2. Een vergunning wordt verleend voor ten hoogste* [***aantal***] *jaar.* [*Het college kan besluiten de duur te verlengen met maximaal* [***aantal***] *jaar.*]]
3. Het college kan ter bescherming van de in het vierde lid bedoelde belangen nadere regels stellen over:
a. de aanvraag van de vergunning;

b. de activiteit, bedoeld in het eerste lid, waarbij deze regels mede een verbod op het verrichten van de activiteit kunnen inhouden voor daarbij aan te wijzen categorieën voertuigen, wegen, weggedeelten of gebieden.
4. Onverminderd het bepaalde artikel 1:8 kan het college de vergunning geheel of gedeeltelijk weigeren met het oog op[*:*
a.] het voorkomen of beperken van overlast of hinder voor de omgeving[*; of*
b. het behoud van of toekomstige uitbreiding van de parkeerruimte].
[*5. Het college weigert de vergunning wegens strijd met het omgevingsplan.*]
6. Op de aanvraag om een vergunning is paragraaf 4.1.3.3, van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) niet van toepassing.

Variant 2 – schaars vergunningsysteem

1. Het is verboden zonder vergunning van het college bedrijfsmatig of tegen betaling in welke vorm dan ook voertuigen op of aan de weg of op een andere openbare plaats beschikbaar te stellen voor gebruik in het verkeer, met uitzondering van voertuigen die uitsluitend zijn bestemd voor gebruik door een besloten kring van personen.
2. Het college kan ter bescherming van de in het vierde lid bedoelde belangen nadere regels stellen over:
a. de aanvraag van de vergunning;
b. de activiteit, bedoeld in het eerste lid, waarbij deze regels mede een verbod op het verrichten van de activiteit kunnen inhouden voor daarbij aan te wijzen categorieën voertuigen, wegen, weggedeelten of gebieden;
c. het maximaal aantal vergunningen en kan daarbij onderscheid maken tussen de verschillende categorieën voertuigen.
3. Het college stelt bij gebruikmaking van de in het tweede lid, onder c, genoemde bevoegdheid nadere regels over de duur van de vergunning en over de procedure en wijze van vergunningverdeling.
4. Onverminderd het bepaalde artikel 1:8 kan het college de vergunning geheel of gedeeltelijk weigeren met het oog op[*:*
a.] het voorkomen of beperken van overlast of hinder voor de omgeving[*; of*
b. het behoud van of toekomstige uitbreiding van de parkeerruimte].
5. Het college weigert de vergunning als een door het college vastgesteld maximaal aantal te verlenen vergunningen wordt overschreden.
[*6. Het college weigert de vergunning wegens strijd met het omgevingsplan.*]
7. Op de aanvraag om een vergunning is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) niet van toepassing.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking op [**datum**].

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van [**datum**].

De voorzitter,
De griffier,

Modelbepalingen Deelmobiliteit voor Model APV (nieuw model)

Leeswijzer modelbepalingen

- […] [**... (bijvoorbeeld [tijdstip])**] = door gemeente in te vullen.
- [**iets OF iets**] = door gemeente te kiezen.
- [*iets*] = facultatief.
- [**(iets)**] = een voorbeeld ter illustratie of uitleg voor gemeente.

Combinaties zijn ook mogelijk; bijvoorbeeld een bepaling die zowel facultatief is als een keuzemogelijkheid inhoudt.

Ook wordt er gewerkt met varianten waaruit gekozen kan worden. Hierbij kan het voorkomen dat de ene variant uit meer artikelen of artikelleden bestaat dan een andere variant.

Let op dat de nummering of lettering bij het niet overnemen van een facultatief artikel, lid, of onderdeel moet worden aangepast. Bij een opsomming wordt zo nodig achter het voorlaatste onderdeel “en” of “of” geplaatst en wordt het laatste onderdeel afgesloten met een “.” of een “,” als er nog een staarttekst volgt.

Nadere uitleg is opgenomen in de implementatiehandleiding.

Artikel 2:13 Vergunning deelmobiliteit

Variant 1 – open vergunningsysteem

1. Het is verboden zonder vergunning van het college bedrijfsmatig of tegen betaling in welke vorm dan ook voertuigen op of aan de weg of op een andere openbare plaats beschikbaar te stellen voor gebruik in het verkeer, met uitzondering van voertuigen die uitsluitend zijn bestemd voor gebruik door een besloten kring van personen.
[*2. Een vergunning wordt verleend voor ten hoogste* [***aantal***] *jaar.* [*Het college kan besluiten de duur te verlengen met maximaal* [***aantal***] *jaar.*]]
3. Het college kan ter bescherming van de in het vierde lid bedoelde belangen nadere regels stellen over:
a. de aanvraag van de vergunning;
b. de activiteit, bedoeld in het eerste lid, waarbij deze regels mede een verbod op het verrichten van de activiteit kunnen inhouden voor daarbij aan te wijzen categorieën voertuigen, wegen, weggedeelten of gebieden.
4. Onverminderd het bepaalde artikel 1:8 kan het college de vergunning geheel of gedeeltelijk weigeren met het oog op[*:*
a.] het voorkomen of beperken van overlast of hinder voor de omgeving[*; of*
b. het behoud van of toekomstige uitbreiding van de parkeerruimte].
[*5. Het college weigert de vergunning wegens strijd met het omgevingsplan.*]
6. Op de aanvraag om een vergunning is paragraaf 4.1.3.3, van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) niet van toepassing.

Variant 2 – schaars vergunningsysteem

1. Het is verboden zonder vergunning van het college bedrijfsmatig of tegen betaling in welke vorm dan ook voertuigen op of aan de weg of op een andere openbare plaats beschikbaar te stellen voor gebruik in het verkeer, met uitzondering van voertuigen die uitsluitend zijn bestemd voor gebruik door een besloten kring van personen.
2. Het college kan ter bescherming van de in het vierde lid bedoelde belangen nadere regels stellen over:

a. de aanvraag van de vergunning;
b. de activiteit, bedoeld in het eerste lid, waarbij deze regels mede een verbod op het verrichten van de activiteit kunnen inhouden voor daarbij aan te wijzen categorieën voertuigen, wegen, weggedeelten of gebieden;
c. het maximaal aantal vergunningen en kan daarbij onderscheid maken tussen de verschillende categorieën voertuigen.
3. Het college stelt bij gebruikmaking van de in het tweede lid, onder c, genoemde bevoegdheid nadere regels over de duur van de vergunning en over de procedure en wijze van vergunningverdeling.
4. Onverminderd het bepaalde artikel 1:8 kan het college de vergunning geheel of gedeeltelijk weigeren met het oog op[*:*
a.] het voorkomen of beperken van overlast of hinder voor de omgeving[*; of*
b. het behoud van of toekomstige uitbreiding van de parkeerruimte].
5. Het college weigert de vergunning als een door het college vastgesteld maximaal aantal te verlenen vergunningen wordt overschreden.
[*6. Het college weigert de vergunning wegens strijd met het omgevingsplan.*]
7. Op de aanvraag om een vergunning is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) niet van toepassing.

Toelichting

Algemeen
Aanbieders die deelvoertuigen op de weg of in parken plaatsen maken daarbij gebruik van de openbare weg of andere openbare plaatsen. Denk hierbij aan (bak)fietsen, scooters en auto's. Deze voertuigen worden vervolgens beschikbaar gesteld voor gebruik in het verkeer. Deze vorm van vervoer wordt ook wel deelmobiliteit genoemd. Het gebruik van de openbare weg en andere openbare plaatsen door dit soort voertuigen kan leiden tot een onevenwichtig gebruik van de openbare ruimte en een rommelig aanblik waardoor het aanzien van de openbare ruimte wordt aangetast. Om deze risico's te voorkomen dan wel te beperken, wordt deelmobiliteit in artikel 2:13 gereguleerd. Het is verboden om zonder vergunning van het college deelvoertuigen op of aan de weg en op andere openbare plaatsen beschikbaar te stellen voor gebruik in het verkeer.

Artikelsgewijze toelichting

Variant 1 – open vergunningsysteem

Eerste lid
Op grond van het eerste lid kan het college een vergunning verlenen voor het bedrijfsmatig of tegen betaling in welke vorm dan ook beschikbaar stellen van voertuigen voor gebruik in het verkeer.

De zinsnede 'bedrijfsmatig of tegen betaling in welke vorm dan ook' in dit lid heeft gevolgen voor de reikwijdte van de vergunningplicht. Het betekent dat de vergunningplicht is gericht op de activiteit van het beschikbaar stellen van voertuigen op of aan de weg of op een andere openbare plaats die in uitoefening van beroep of bedrijf gebeurt of tegen betaling plaatsvindt.

De zinsnede 'met uitzondering van voertuigen die uitsluitend zijn bestemd voor gebruik door een besloten kring van personen' bepaalt verder ook de reikwijdte van de vergunningplicht. Hierdoor zijn bijvoorbeeld coöperatieve vormen van deelmobiliteit uitgesloten van het verbod, omdat bij die

vormen sprake is van het delen van voertuigen in een besloten kring van personen. Deze coöperatieve vormen van deelmobiliteit veroorzaken over het algemeen geen overlast, aangezien de besloten kring van personen hier zelf zorg voor draagt. Het gaat om initiatieven door en voor lokale bewoners. Daarnaast gaat dit tot nu toe in alle gevallen over het delen van een auto's die worden geparkeerd op parkeerplaatsen en niet op willekeurige plaatsen in de openbare ruimte. Dergelijke initiatieven wil de gemeente steunen en niet belasten met een vergunningplicht.

Aan de vergunning deelmobiliteit kunnen voorschriften worden verbonden op grond van artikel 1:4. Voorschriften die onderdeel zijn van de vergunning kunnen bijvoorbeeld zien op:

- de beschikbaarheid van voertuigen;
- de communicatie die de vergunninghouder heeft met de gebruiker;
- verplaatsing en verwijdering van geparkeerde voertuigen; of
- eisen met betrekking tot de voertuigen vanuit milieu-overwegingen.

Verder gelden uiteraard de reguliere verkeers- en parkeerregels ook voor deelmobiliteit.

[*Tweede lid*
In beginsel worden vergunningen in een open vergunningstelsel voor onbepaalde tijd verleend (artikel 1:7, eerste lid). Echter, dit vergunningstelsel reguleert bijzonder gebruik van de openbare weg en andere openbare plaatsen. De bescherming van de openbaarheid van de weg en deze plaatsen heeft voorrang op particuliere exploitatie van de weg en deze plaatsen, mede om het veilig en doelmatig gebruik voor het verkeer te kunnen waarborgen. Zodat het belang van de openbare bestemming niet ondergeschikt raakt aan de vergunde activiteit, in dit geval het aanbieden van deelvervoer, wordt de vergunning voor het aanbieden van deelvervoer beperkt tot ***[aantal]*** *jaar. Op grond van het tweede lid kan het college besluiten de vergunning voor* ***[aantal]*** *jaar te verlengen.*]

Derde lid
In dit lid is bepaald waar het college nadere regels over kan stellen als zij dat noodzakelijk acht ter bescherming van de in het vierde lid bedoelde belangen. In onderdeel b is de mogelijkheid opgenomen dat het college het plaatsen van aangewezen categorieën deelvoertuigen geheel verbiedt, of het plaatsen van deze voertuigen verbiedt in bepaalde aangewezen gebieden.

Vierde lid
Voor het beslissen op de aanvraag geldt de beslistermijn zoals die door de gemeente is vastgesteld in artikel 1:2. Het college kan de vergunning geheel of gedeeltelijk weigeren met inachtneming van bepaalde belangen die in deze bepaling zijn benoemd.

Zesde lid
Vanwege het met het vergunningstelsel te beschermen belang van de openbare orde en de bruikbaarheid van de weg en andere openbare plaatsen is de lex silencio, in afwijking van artikel 28, eerste lid, van de Dienstenwet, niet van toepassing op dit vergunningstelsel. Het belang van een expliciete afweging en zorgvuldige vergunningverlening wordt hier van groter belang geacht dan het belang van aanbieders om snel en mogelijk van rechtswege een vergunning te kunnen verkrijgen.

Variant 2 – schaars vergunningsysteem

Eerste lid
Op grond van het eerste lid kan het college een vergunning verlenen voor het bedrijfsmatig of tegen betaling in welke vorm dan ook beschikbaar stellen van voertuigen voor gebruik in het verkeer.

De zinsnede 'bedrijfsmatig of tegen betaling in welke vorm dan ook' in dit lid heeft gevolgen voor de reikwijdte van de vergunningplicht. Het betekent dat de vergunningplicht is gericht op de activiteit van het beschikbaar stellen van voertuigen op of aan de weg of op een andere openbare plaats die in uitoefening van beroep of bedrijf gebeurt of tegen betaling plaatsvindt.

De zinsnede 'met uitzondering van voertuigen die uitsluitend zijn bestemd voor gebruik door een besloten kring van personen' bepaalt verder ook de reikwijdte van de vergunningplicht. Hierdoor zijn bijvoorbeeld coöperatieve vormen van deelmobiliteit uitgesloten van het verbod, omdat bij die vormen sprake is van het delen van voertuigen in een besloten kring van personen. Deze coöperatieve vormen van deelmobiliteit veroorzaken over het algemeen geen overlast, aangezien de besloten kring van personen hier zelf zorg voor draagt. Het gaat om initiatieven door en voor lokale bewoners. Daarnaast gaat dit tot nu toe in alle gevallen over het delen van een auto's die worden geparkeerd op parkeerplaatsen en niet op willekeurige plaatsen in de openbare ruimte. Dergelijke initiatieven wil de gemeente steunen en niet belasten met een vergunningplicht.

Aan de vergunning deelmobiliteit kunnen voorschriften worden verbonden op grond van artikel 1:4. Voorschriften die onderdeel zijn van de vergunning kunnen bijvoorbeeld zien op:
- de beschikbaarheid van voertuigen;
- de communicatie die de vergunninghouder heeft met de gebruiker;
- verplaatsing en verwijdering van geparkeerde voertuigen; of
- eisen met betrekking tot de voertuigen vanuit milieu-overwegingen.

Verder gelden uiteraard de reguliere verkeers- en parkeerregels ook voor deelmobiliteit.

Tweede lid
In dit lid is bepaald waar het college nadere regels over kan stellen als zij dat noodzakelijk acht ter bescherming van de in het vierde lid bedoelde belangen. In onderdeel b is de mogelijkheid opgenomen dat het college het plaatsen van aangewezen categorieën deelvoertuigen geheel verbiedt, of het plaatsen van deze voertuigen verbiedt in bepaalde aangewezen gebieden. Op grond van onderdeel c heeft het college de bevoegdheid om grenzen te stellen aan het aantal vergunningen dat maximaal wordt verleend door een vergunningplafond vast te stellen.

Derde lid
In het tweede lid is bepaald waar het college nadere regels over kan stellen. In onderdeel c is de mogelijkheid opgenomen dat het college het aantal vergunningen voor het plaatsen van aangewezen categorieën deelvoertuigen maximeert. Als een vergunningplafond is vastgesteld wordt in deze nadere regels opgenomen wat de looptijd van de vergunning is, met inachtneming van een redelijke terugverdientijd, en op welke wijze de vergunningen (transparant) worden verdeeld. Als de vergunning niet voor onbepaalde tijd kan worden verleend moet er een selectie-

en vergunningprocedure worden vastgesteld die aan bepaalde voorwaarden moet voldoen. Zie hiervoor verder de toelichting op artikel 1:7.

Vierde en vijfde lid
Voor het beslissen op de aanvraag geldt de beslistermijn zoals die door de gemeente is vastgesteld in artikel 1:2. Het college kan de vergunning geheel of gedeeltelijk weigeren met inachtneming van bepaalde belangen. Daarnaast weigert het college een vergunning als het vergunningplafond is bereikt.

Zevende lid
Vanwege het met het vergunningstelsel te beschermen belang van de openbare orde en de bruikbaarheid van de weg en andere openbare plaatsen is de lex silencio, in afwijking van artikel 28, eerste lid, van de Dienstenwet, niet van toepassing op dit vergunningstelsel. Het belang van een expliciete afweging en zorgvuldige vergunningverlening wordt hier van groter belang geacht dan het belang van aanbieders om snel en mogelijk van rechtswege een vergunning te kunnen verkrijgen. Omdat het aantal vergunningen beperkt is moet bovendien de verdelingssystematiek worden gevolgd, zodat aanbieders weten waar zij aan toe zijn en er niet buiten deze systematiek om vergunningen kunnen worden verleend.