

Implementatiehandleiding Model Parkeerverordening 2025

1. Inleiding

In 2021 is de VNG met 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 geschreven. 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 geschreven is, en naast nog twee andere verordeningen die op dit moment ook geschreven 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.