

Vergaderjaar 1989–1990

19 405

Wijziging van de gemeentewet, de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1966, de Wet op de rechterlijke organisatie en de Wet gemeenschappelijke regelingen inzake parkeerbelastingen

Nr. 26

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 18 juli 1990

De vaste Commissie voor Binnenlandse Zaken¹ voerde schriftelijk overleg met de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken over het ontwerp-Algemene maatregel van bestuur Gemeentelijke parkeerbelastingen (19 405, nr. 25).

Van het gevoerde overleg brengt de commissie als volgt verslag uit.

De voorzitter van de Commissie,
Hennekam

De griffier van de Commissie,
Van der Windt

¹ Samenstelling:

Leden: Stoffelen (PvdA), Hermans (VVD), Hennekam (CDA), voorzitter, Mateman (CDA), Niessen (PvdA), V. A. M. Van der Burg (CDA), Van Nieuwenhoven (PvdA), Wiebenga (VVD), ondervoorzitter, Van der Heijden (CDA), Franssen (VVD), Willems (Groen Links), De Cloe (PvdA), Kohnstamm (D66), J. T. van den Berg (SGP), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Koetje (CDA), Van Otterloo (PvdA), Jurgens (PvdA), Scheltema- de Nie (D66), Schoots (PvdA), Kalsbeek-Jasperse (PvdA), Bijleveld-Schouten (CDA) en Hillen (CDA).
Plv. leden: Achttienribbe-Buijs (PvdA), Koning (VVD), Hermes (CDA), Tegelaar-Boonacker (CDA), M. M. van den Burg (PvdA), Eversdijk (CDA), Castricum (PvdA), Korthals (VVD), Krajenbrink (CDA), Korthals Altes (VVD), Lankhorst (Groen Links), Apostoulou (PvdA), Ybema (D66), Schutte (GPV), Koffeman (CDA), Frissen (CDA), M. Zijlstra (PvdA), De Visser (PvdA), Versnel-Schmitz (D66), Van Rijn- vellekoop (PvdA), Leerling (RPF), De Hoop Scheffer (CDA) en G. de Jong (CDA).

's-Gravenhage, 11 juni 1990

Bijgaand zend ik u de vragen van enkele fracties over het ontwerp voor een algemene maatregel van bestuur gemeentelijke parkeerbelastingen (kamerstuk 19 405, nr. 25).

Deze vragen worden u voorgelegd ter voorbereiding van een nog te voeren mondeling overleg hierover, na afronding van het betreffende wetsvoorstel in de Eerste Kamer.

Deze vragen, alsmede uw antwoorden daarop, zullen worden gedrukt als een verslag van een schriftelijk overleg.

De griffier van de vaste Commissie voor Binnenlandse Zaken,
D. B. van der Windt

C.D.A.-fractieleden

1. Waarom wordt in het ontwerp Besluit gemeentelijke parkeerbelastingen de fiscalisering van de parkeerboete wel aan een maximum gebonden (te weten f 65) en gelden voor de in rekening te brengen bedragen voor de wielklem- en wegsleepregeling geen maximum?
2. In welke gevallen mogen gemeenten de wielklem- dan wel de wegsleepregeling hanteren als middel om de naheffingsaanslag (parkeerboete) betaald te krijgen?
3. Indien gemeenten het instrument van de naheffingsaanslag kostendekkend kunnen hanteren voor een lager bedrag dan het maximum van f 65, mogen zij dit maximum dan toch aan de overtreder berekenen?
4. Is de bewaringstermijn van gegevens van de overtreder gedurende 5 jaar conform de wet van 31 oktober 1924 (verjaringstermijn voor geldvorderingen) niet in strijd met de huidige privacy-wetgeving (zoals bij voorbeeld de wet persoonsregistratie)?
5. In hoeverre zal het denkbare onderscheid in de hoogte van de naheffingsaanslag en de bestaande parkeerboeten leiden tot het reeds in het plenair debat van 22 januari jl. gememoreerde vluchtgedrag?

P.v.d.A.-fractieleden

Naar aanleiding van artikelen 2 en 3:

1. Gewezen wordt op de gewenste samenhang van het parkeerbeleid en de relatie met het overige parkeerhandhavingsbeleid. Speelt daarbij ook «de Lex Mulder» een rol? Zijn er in dat verband nieuwe aanwijzingen over mogelijke strijdigheid met Europees recht?
2. Wordt in de afweging met overige criteria het criterium «kostendekkend voor gemeenten» het zwaarst gewogen?

Naar aanleiding van artikelen 4 en 5:

3. Zal de mogelijkheid van het inschakelen van het bedrijfsleven niet leiden tot een onduidelijke verantwoordelijkheidsstructuur? Tot wie moet de burger zich richten?
4. Is er met deze formulering voldoende zekerheid geschapen dat het voor de burger duidelijk is tot welke instantie deze zich moeten richten ten einde de wielklem verwijderd te krijgen, alsmede over de termijn waarbinnen dat zal geschieden?
5. Is ten aanzien van de kosten ter zake van het aanbrengen en verwijderen van de wielklem overwogen, naar de analogie van artikel 3 ten aanzien van de naheffingsaanslag, om ook ten aanzien van deze kosten een maximumbedrag te noemen, zonder dat dit ten koste zal gaan van het kostendekkend zijn voor de gemeente?
6. Betekent artikel 5, derde lid niet dat het beginsel van het alleen mogen toerekenen van kosten wordt doorbroken?

V.V.D.-fractieleden

1. Bij de toelichting op artikel 3 wordt gemeld dat gemeenten veelal op een lager bedrag zullen uitkomen dan het maximumbedrag van f 65. Bestaat reeds enig zicht op gemeenten die met hun kosten hoger zullen uitkomen?
2. In artikel 4 is geregeld dat burgemeester en wethouders een uitvoeringsregeling opstellen betreffende het aanbrengen en verwijderen van de wielklem. Zullen hieromtrent geen nadere richtlijnen worden gegeven? Zal dit kunnen leiden tot grote verschillen tussen gemeenten onderling?
3. Op welke wijze wordt in deze Algemene Maatregel van Bestuur voorkomen dat rechtsongelijkheid optreedt? Met andere woorden: hoe kan worden verzekerd dat in een wielklemgebied uitsluitend met de wielklem wordt gesanctioneerd?
4. In artikel 3 worden de kosten van de naheffingsaanslag gemaximeerd. Op welke wijze kunnen kosten van de wielklem en het wegslepen en bewaren van het voertuig binnen de perken worden gehouden?
5. In hoeverre bestaat na inwerkingtreding van de parkeerbelastingen verschil in hoogte tussen boetes en naheffingsaanslag?

D66-fractieleden

1. Waarom is het bedrag, bedoeld in artikel 2, tweede lid, wel, en de bedragen bedoeld in artikel 15, tweede en derde lid, in artikel 14, tiende lid en in artikel 15 niet aan een maximum gebonden?
2. Wie worden in artikel 13 onder belanghebbenden verstaan?
3. Op welke termijn kan de Kamer de heroverweging van de andere transactiebedragen tegemoet zien?
4. Hoe verhoudt het in artikel 2, tweede lid, genoemde bedrag zich tot de bedragen die bij administratieve afdoening van parkeerovertredingen moeten worden voldaan?

G.P.V.-fractieleden

1. Verdient het, met het oog op de samenhang in het parkeerbeleid, geen aanbeveling – eventueel op termijn – de inhoud van het Besluit wegslepen van voertuigen te integreren met dit besluit?
2. Kunnen de kostenfactoren, genoemd in de artikelen 5 en 14, niet minder gedetailleerd worden opgesomd, waardoor het risico wordt beperkt dat thans niet voorziene kostenfactoren buiten beschouwing moeten blijven?
3. Is het de bedoeling dat de in de artikelen 5 en 15 bedoelde raadsbesluiten periodiek worden herzien? Wordt hierbij gedacht aan aansluiting bij de jaarlijkse begroting?
4. Wekt het woordgebruik in artikel 5, derde lid, en in artikel 14, tweede lid, niet ten onrechte de indruk dat de in rekening te brengen kosten uitsluitend mogen bestaan uit de kosten welke door ingeschakelde derden bij de gemeente in rekening worden gebracht?

Aan de Voorzitter van de vaste Commissie voor Binnenlandse Zaken van
de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 22 juni 1990

Bijgaand zend ik u, mede namens de Staatssecretaris van Financiën en
de Ministers van Justitie en van Verkeer en Waterstaat, de antwoorden
op de gestelde vragen over het ontwerp-Besluit gemeentelijke parkeer-
belastingen (kamerstuk 19 405, nr. 25).

De Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken,
D. I. J. W. de Graaff-Nauta

Antwoorden van de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken op schriftelijke vragen vanuit de Tweede Kamer over een brief van voornoemde staatssecretaris van 4 mei 1990 inzake het concept-Besluit gemeentelijke parkeerbelastingen (19 405)

1

Waarom wordt in het ontwerp-Besluit gemeentelijke parkeerbelastingen de fiscalisering van de parkeerboete wel aan een maximum gebonden (te weten f 65) en gelden voor de in rekening te brengen bedragen voor de wielklem- en wegsleepregeling geen maxima? (C.D.A.-1; D66-1; P.v.d.A.-5).

In het wetsvoorstel zijn alleen de kosten van het opleggen van de naheffingsaanslag aan een maximum gebonden (artikel 283a, zevende lid). Dat is niet het geval met betrekking tot de kosten van het aanbrengen en verwijderen van de wielklem en het wegslepen (artikel 283b, dertiende en vijftiende lid). Een belangrijke reden voor de maximering van de kosten van het opleggen van de naheffingsaanslag is gelegen in de noodzaak van een samenhangend parkeerbeleid. Voorkomen moet worden dat strafbaar gesteld parkeren, op plaatsen waar dat (bijvoorbeeld om redenen van verkeersveiligheid) verboden is, wordt «aangemoedigd» omdat de politietransactiebedragen veel lager zijn dan de kosten van de naheffingsaanslag.

De wielklemtoepassing als hier bedoeld kent als zodanig geen pendant in de strafrechtelijke sfeer, zodat afstemming met het overige parkeerbeleid in financiële zin voor wat betreft de wielklem niet aan de orde is. Met betrekking tot de wegsleepregeling tenslotte is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de reeds bestaande wegsleepregeling op basis van de Wegenverkeerswet. Alhoewel met betrekking tot het wegslepen in de toekomst dus sprake zal zijn van twee wettelijke regimes gaat het in de praktijk om dezelfde handeling, zodat ook de kosten gelijk zullen zijn.

2

In welke gevallen mogen gemeenten de wielklem- dan wel de wegsleepregeling hanteren als middel om de naheffingsaanslag (parkeerboete) betaald te krijgen? (C.D.A.-2).

In het wetsvoorstel is de wielklem vormgegeven als een middel tot zekerheid van de betaling van niet-betaalde parkeergelden. Met name in gebieden met een meer dan normale parkeerdruk zal de naheffing van niet-betaalde parkeergelden zonder dit middel, mede door het grote aantal naheffingen, op zodanige problemen kunnen stuiten dat de beoogde parkeerregulering daardoor in onvoldoende mate zou kunnen worden gerealiseerd. De gemeente zelf krijgt de bevoegdheid om te betalen of en zo ja op welke terreinen of weggedeelten de wielklem wordt toegepast. Op deze wijze kan het gebruik van de wielklem worden toegesneden op de plaatselijke omstandigheden.

Indien de naheffingsaanslag en de kosten daarvan, alsmede de kosten van het aanbrengen en verwijderen van de wielklem niet binnen een bepaalde termijn (tenminste 24 uur na het aanbrengen van de wielklem) zijn voldaan, is de gemeente bevoegd het voertuig weg te slepen.

3

Indien gemeenten het instrument van de naheffingsaanslag kostendekkend kunnen hanteren voor een lager bedrag dan het maximum van f 65, mogen zij dit maximum dan toch aan de overtreder berekenen? (C.D.A.-3).

Neen, wanneer de kosten lager zijn dan het maximum mogen de gemeenten slechts dat lagere bedrag in rekening brengen.

4

Is de bewaringstermijn van gegevens van de overtreder gedurende vijf jaar conform de wet van 31 oktober 1924 (verjaringstermijn voor geldvorderingen) niet in strijd met de huidige privacy-wetgeving (zoals bij voorbeeld de Wet persoonsregistraties)? (C.D.A.-4).

Indien het bewaringsregister moet worden aangemerkt als een persoonsregistratie in de zin van artikel 1 van de Wet persoonsregistratie dan is artikel 18, tweede lid, van die wet van toepassing: alleen gegevens, die noodzakelijk zijn voor het doel van de registratie mogen in het register zijn opgenomen. Het bewaringsregister heeft tot doel de daarin opgenomen gegevens gedurende een bepaalde periode te bewaren in verband met de afwikkeling van eventuele geschillen. Daartoe is met betrekking tot de aanvang van de bewaartermijn aansluiting gezocht bij de laatste feitelijke handeling met een voertuig waaruit een eventuele aansprakelijkheid van de gemeente zou kunnen voortvloeien.

5

In hoeverre zal het denkbare onderscheid in de hoogte van de naheffingsaanslag en de bestaande parkeerboeten leiden tot het reeds in het plenair debat van 22 januari jl. gememoreerde vluchtgedrag? (C.D.A.-5).

Zoals uit het antwoord op vraag 1 moge blijken, is het streven gericht op het brengen van zoveel mogelijk samenhang in de uitvoering van het parkeerbeleid, ook in financieel opzicht. Deze gewenste samenhang van het parkeerbeleid is derhalve ook aan de orde bij de thans plaatsvindende heroverweging van onder andere de transactiebedragen met betrekking tot parkeerovertredingen. Deze heroverweging vindt plaats in het kader van de voorbereiding van het nieuwe Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (R.V.V.).

Overigens dient afstemming plaats te vinden in het kader van het plaatselijke driehoeksoverleg tussen gemeentebestuur, openbaar ministerie en politie. Daarbij zal het ook moeten gaan over de feitelijke inzet van parkeercontroleurs, zodat met betrekking tot de handhaving een goed evenwicht wordt bereikt tussen de verschillende parkeerregimes.

6

Bij de toelichting op artikel 3 wordt gemeld dat gemeenten veelal op een lager bedrag zullen uitkomen dan het maximumbedrag van f 65. Bestaat reeds enig zicht op gemeenten die met hun kosten hoger zullen uitkomen? (V.V.D.-1).

Op verzoek van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten heeft een aantal gemeenten een berekening uitgevoerd met betrekking tot de hoogte van de kosten van het opleggen van de naheffingsaanslag. Daaruit is gebleken dat een bedrag van f 65 toereikend zal zijn.

7

In artikel 4 is geregeld dat burgemeester en wethouders een uitvoeringsregeling opstellen betreffende het aanbrengen en verwijderen van de wielklem. Zullen hieromtrent geen nadere richtlijnen worden gegeven? Zal dit kunnen leiden tot grote verschillen tussen gemeenten onderling? (V.V.D.-2).

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten is momenteel in samenwerking met het Ministerie van Binnenlandse Zaken bezig met het

opstellen van een modelverordening voor de gemeenten. Daarin zal ook een regeling worden opgenomen voor het aanbrengen en verwijderen van de wielklem. Overigens zijn de gemeenten niet gebonden aan een dergelijke modelverordening. Afhankelijk van plaatselijke omstandigheden en voorkeuren kunnen afwijkende regelingen getroffen worden. Er is echter – mede gezien het wettelijke kader – geen reden om grote verschillen tussen gemeenten te verwachten.

8

Op welke wijze wordt in deze algemene maatregel van bestuur voorkomen dat rechtsongelijkheid optreedt? Met andere woorden: hoe kan worden verzekerd dat in een wielklemgebied uitsluitend met de wielklem wordt gesanctioneerd? (V.V.D.-3).

De wielklem is geen sanctiemiddel maar een middel tot zekerheid van de betaling van de naheffingsaanslag. Bij de gemeentelijke belastingverordening dan wel krachtens de belastingverordening in de daarin aangegeven gevallen door burgemeester en wethouders worden de terreinen of weggedeelten aangewezen, alwaar de wielklem wordt toegepast. De daadwerkelijke toepassing van de wielklem in de aangegeven gebieden is een gemeentelijke verantwoordelijkheid.

9

In artikel 3 worden de kosten van de naheffingsaanslag gemaximeerd. Op welke wijze kunnen de kosten van de wielklem en het wegslepen en bewaren van het voertuig binnen de perken worden gehouden? (V.V.D.-4).

Alleen de werkelijke kosten van de genoemde handelingen mogen in rekening worden gebracht. Het is dus in strijd met de wet om hogere bedragen in rekening te brengen. Burgers die geconfronteerd menen te worden met gemeenten die aldus in strijd met de wet handelen of met gemeenten die in verband met een minder efficiënte bedrijfsvoering uitkomen op onevenredig hoge werkelijke kosten, kunnen deze gemeenten daarop in rechte aanspreken. Deze mogelijkheid zal ertoe bijdragen dat de kosten binnen de perken blijven. Overigens is uit de opgedane ervaringen met het Besluit wegslepen van voertuigen niet gebleken dat extreme kostendoorberekeningen plaatsvinden.

10

In hoeverre bestaat na inwerkingtreding van de parkeerbelastingen verschil in hoogte tussen boetes en naheffingsaanslag? (V.V.D.-5).

In het algemeen gelden thans met betrekking tot parkeerovertradingen de volgende tarieven: politietransactie f 35; transactie openbaar ministerie f 50 en eis ter terechtzitting f 60. In gebieden met een hoge parkeerdruk kunnen echter tarieven van respectievelijk f 50, f 65 en f 75 gehanteerd worden. Met betrekking tot de administratieve afdoening op basis van de Lex Mulder gelden voorsnog dezelfde tarieven als bij de politietransactie. Zoals reeds bij het antwoord op vraag 5 is gesteld, worden deze tarieven momenteel in het kader van de herziening van de R.V.V. heroverwogen. De naheffingsaanslag zal gemiddeld ongeveer f 55 gaan kosten.

11

Verdiert het met het oog op de samenhang in het parkeerbeleid geen aanbeveling – eventueel op termijn – de inhoud van het Besluit wegslepen van voertuigen te integreren met dit besluit? (G.P.V.-1).

Omdat beide bedoelde besluiten op twee afzonderlijke wetten zijn gebaseerd, elk met eigen doelstellingen, bevoegde autoriteiten, belanghebbenden en dergelijke verdient integratie van beide besluiten geen aanbeveling. Wel zijn en zullen beide besluiten met het oog op een doelmatige werking in de praktijk zoveel mogelijk op elkaar worden afgestemd.

12

Kunnen de kostenfactoren, genoemd in de artikelen 5 en 14, niet minder gedetailleerd worden opgesomd, waardoor het risico wordt beperkt dat thans niet voorziene kostenfactoren buiten beschouwing moeten blijven? (G.P.V.-2).

De bedoelde wijziging is inmiddels – op advies van de Raad voor de gemeentefinanciën – aangebracht.

13

Is het de bedoeling dat de in de artikelen 5 en 15 bedoelde raadsbesluiten periodiek worden herzien? Wordt hierbij gedacht aan aansluiting bij de jaarlijkse begroting? (G.P.V.-3).

Indien een wijziging optreedt in de kosten zullen de raadsbesluiten moeten worden herzien. Hierbij kan inderdaad worden gedacht aan aansluiting bij de begroting.

14

Wekt het woordgebruik in artikel 5, derde lid, en in artikel 14, tweede lid, niet ten onrechte de indruk dat de in rekening te brengen kosten uitsluitend mogen bestaan uit de kosten welke door ingeschakelde derden bij de gemeenten in rekening worden gebracht? (G.P.V.-4).

Inderdaad. Beide genoemde artikelleden zijn inmiddels redactioneel aangepast.

15

Wie worden in artikel 13 onder belanghebbenden verstaan? (D66-2).

Belanghebbenden kunnen zijn de betrokkenen zelf (eigenaar/houder, afhaler, koper) en eventuele derden (verzekeraar).

16

Op welke termijn kan de Kamer de heroverweging van de andere transactiebedragen temoet zien? (D66-3).

Het resultaat van de heroverweging is waarschijnlijk te verwachten in de eerste maanden van 1991. Overigens is geen sprake van «andere» transactiebedragen. De naheffingsaanslag heeft betrekking op de parkeerbelasting en de gemaakte kosten.

17

Hoe verhoudt het in artikel 2, tweede lid, genoemde bedrag zich tot de bedragen die bij administratieve afdoening van parkeerovertredingen moeten worden voldaan? (D66-4).

Zie het antwoord op vraag 10.

18

Gewezen wordt op de gewenste samenhang van het parkeerbeleid en de relatie met het overige parkeerhandhavingsbeleid. Speelt daarbij ook «de Lex Mulder» een rol? Zijn er in dat verband nieuwe aanwijzingen over mogelijke strijdigheid met Europees recht? (P.v.d.A.-1).

De vereenvoudigde administratieve afdoening van lichte verkeersovertradingen op basis van de Lex Mulder zal naar verwachting binnen zeer afzienbare termijn onder andere de huidige strafrechtelijke wijze van afdoening van parkeerovertredingen vervangen. De gewenste samenhang in het parkeerbeleid heeft daarom met name ook betrekking op de Lex Mulder. Er zijn geen aanwijzingen over mogelijke strijdigheid met Europees recht.

19

Wordt in de afweging met overige criteria het criterium «kosten-dekkend voor gemeenten» het zwaarst gewogen? (P.v.d.A.-2).

Ja, met dien verstande dat voor het doorberekenen van de kosten van de naheffingsaanslag een maximum geldt van f 65.

20

Zal de mogelijkheid van het inschakelen van het bedrijfsleven (met betrekking tot het aanbrengen en verwijderen van de wielklem) niet leiden tot een onduidelijke verantwoordelijkheidsstructuur? Tot wie moet de burger zich richten? (P.v.d.A.-3).

Het gemeentebestuur is verantwoordelijk voor de uitvoering van het parkeerbeleid. Een eventueel ingeschakeld particulier bedrijf handelt in opdracht van burgemeester en wethouders. De burger moet zich dus tot de gemeente richten.

21

Is er met de formulering van de artikelen 4 en 5 van het ontwerp-Besluit gemeentelijke parkeerbelastingen voldoende zekerheid geschapen dat het voor de burger duidelijk is tot welke instantie deze zich moeten richten ten einde de wielklem verwijderd te krijgen, alsmede over de termijn waarbinnen dat zal geschieden? (P.v.d.A.-4).

De bevoegdheid van burgemeester en wethouders ter zake van het aanbrengen en verwijderen van de wielklem is ondubbelzinnig geregeld in artikel 283b, eerste lid, van het onderhavige wetsvoorstel, waarnaar in artikel 4 van het ontwerp-Besluit gemeentelijke parkeerbelastingen wordt verwezen.

Met betrekking tot de termijn waarbinnen de wielklem zal worden verwijderd is in het vierde lid van voornoemd artikel 283b geregeld dat de wielklem zo spoedig mogelijk wordt verwijderd nadat de naheffingsaanslag en de kosten van het aanbrengen en verwijderen van de wielklem zijn voldaan. Naar verwachting zal in de praktijk binnen maximaal een uur na betaling de ontklemming kunnen plaatsvinden.

Uiteraard zal ook in het formulier dat de burger, die zich niet houdt aan de voorwaarden waaronder het parkeren is toegestaan, aan zijn voertuig zal aantreffen, worden uiteengezet hoe de betrokken burger moet handelen, tot wie hij zich moet richten en wat zijn rechten en verplichtingen zijn.

Betekent artikel 5, derde lid, niet dat het beginsel van het alleen mogen toerekenen van kosten wordt doorbroken? (P.v.d.A.-6).

Neen, het bedrag dat door een derde voor het aanbrengen c.q. verwijderen van een wielklem aan de gemeente in rekening wordt gebracht, vormt voor de gemeente een werkelijke kostenpost. Zie overigens het antwoord op vraag 14.