

Jurisprudentie over het niet kunnen handhaven bij het toepassen van een nul-tarief

Tijdens de beeldvorming op 1 april 2025 over het Raadsvoorstel 2025-0015893

Tariefdifferentiatie parkeren is door Raadslid Pichel van Forum voor Democratie gevraagd de jurisprudentie over het niet kunnen handhaven van het nul-tarief toe te zenden.

In de bijlagen vind u 2 voorbeelden:

- uitspraak 11-04-2023 het Gerechtshof Den Haag aanslag parkeerbelastingen
<https://uitspraken.rechtspraak.nl/details?id=ECLI:NL:GHDHA:2023:781&showbutton=true&keyword=BK-22%252f00779&idx=1>
- uitspraak 17-01-2024 van de Rechtbank Midden-Nederland
<https://uitspraken.rechtspraak.nl/details?id=ECLI:NL:RBMNE:2024:593>

Kern van deze rechtszaken liggen op het vlak van het betalen van parkeerbelasting voor het parkeren van de auto en wanneer dit niet heeft plaatsgevonden kan de gemeente hiervoor een naheffingsaanslag parkeerbelasting opleggen.

In al deze zaken is sprake van een nul-tarief waar na een bepaalde periode wel een tarief om te parkeren voldaan moet worden. Dit is gelijk aan de situatie op het parkeerterrein aan de Weeskinderdijk waarin dit nul-tarief geldt voor de eerste 24 uur.

Kort samengevat komen de uitspraken van de rechtbank erop neer dat er geen naheffingsaanslag kan worden opgelegd zonder dat er parkeerbelasting verschuldigd was.

Tabel 5, 6 en 7 in het raadsvoorstel

Tijdens de Beeldvorming hebben we gemerkt dat er vragen en onduidelijkheden waren over tabellen 5, 6 en 7.

Tabel 5 toont de tarieven die zouden gelden als deze in één keer worden ingevoerd.

Tabel 6 laat het voorstel van het College zien: een geleidelijke invoering van de tarieven in vijf stappen, uitgespreid over meerdere jaren. De tarieven uit **Tabel 6** (en niet die van Tabel 5) zijn verwerkt in **Tabel 7**, samen met de andere parkeertarieven die in het raadsvoorstel worden genoemd.

Tabel 7 geeft een overzicht van de parkeeropbrengsten in 2024 voor zowel kort als lang parkeren op straat en in de parkeergarages (Spuihaven, Riedijkshaven, Energiehuis en Achterom). In deze tabel zijn hierin de voorgestelde parkeertarieven voor de komende vijf jaren verwerkt. De ontwikkelingen die zijn genoemd in het politiek akkoord en onder het kopje ambities in het raadsvoorstel zijn hier echter **niet** in opgenomen. Deze zijn wél verwerkt in de Business Case Parkeren, die op 25 maart 2025 vertrouwelijk met u is gedeeld.

Positie van dit raadsvoorstel dat aan u voorligt

De parkeertarieven voor straatparkeren in Dordrecht zijn vastgelegd in de Verordening parkeerbelastingen en vallen onder de verantwoordelijkheid van de raad. De tarieven voor parkeergarages vallen daarentegen onder privaatrecht en worden door het college bepaald. Omdat beide soorten tarieven sterk met elkaar samenhangen en een belangrijke rol spelen in het Mobiliteitsplan Dordrecht 2040, heeft het college besloten om alle parkeertarieven eerst aan de raad voor te leggen. Dit betekent dat zowel de privaatrechtelijke parkeertarieven voor de parkeergarages als de publiekrechtelijke tarieven voor het straatparkeren gezamenlijk worden behandeld.

Dit raadsvoorstel bepaalt daarmee de koers van het parkeerbeleid voor de komende jaren en is een uitwerking van het sturende parkeerbeleid dat de raad heeft ingesteld bij de vaststelling van het Mobiliteitsplan 2040 Dordrecht op 24 september 2024.

Als u vindt dat het raadsvoorstel **Tariefdifferentiatie parkeren** onvoldoende invulling geeft aan het sturende parkeerbeleid, kunt u zich daar nu over uitspreken voordat de tarieven juridisch worden vastgelegd. Het juridisch vastleggen van de parkeertarieven gebeurt via de Parkeerverordening Dordrecht, de Verordening parkeerbelastingen voor straatparkeren en de privaatrechtelijke tarieven voor parkeergarages die door het college worden vastgesteld per 1 juli 2025 op basis van dit raadsvoorstel.

Deze besluiten zullen jaarlijks worden genomen, in lijn met de tarieven in bijlage 2 en eventuele inflatiecorrectie. In het raadsvoorstel is onder het kopje **"Wat is het vervolg op het raadsbesluit?"** uitgelegd wat er na de besluitvorming van dit voorstel zal gebeuren.

Aanvullende technische vragen Beter Voor Dordt

Beter Voor Dordt heeft naar aanleiding van de beeldvormende vergadering van 1 april 2025 over Tariefdifferentiatie Parkeren nog de volgende onderstaande schriftelijke technische vragen gesteld.

De vragen:

1. Er is een jaarlijkse afdracht van €875.000 van de parkeerinkomsten naar de algemene middelen. Deze wil het college laten vervallen. Heeft dit invloed op de bezuinigingen/ombuigingen in 2026 en verder? Hoe wordt dit gecompenseerd? Graag uitleg.

Zoals we hebben toegelicht in de presentatie bij de beeldvorming wordt dit onderdeel behandeld bij de perspectiefnota.

2. In het document staat dat het college tot de conclusie is gekomen dat de parkeerdruk steeds hoger wordt. Wordt de parkeerdruk in de toekomst niet veel hoger door de veel lagere parkeernormen voor nieuwbouwprojecten in de stad zonder dat er bewijs is dat het autogebruik in Nederland afneemt? Draagt het college op deze manier niet bij aan het verhogen van de parkeerdruk in Dordrecht? Graag uitleg.

De raad heeft met de vaststelling van het Mobiliteitsplan 2040 Dordrecht gekozen voor een duurzamere aanpak van vervoer, volgens het STOMP-principe. Dit betekent dat de nadruk ligt op duurzame vervoersmiddelen, zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer en dat de privé-auto pas als laatste optie wordt beschouwd. In het mobiliteitsplan staat ook helder aangegeven dat de auto een grote rol blijft spelen in 2040 en dat de auto een goede plek in het geheel moet krijgen. Met dit raadsvoorstel en met de RIB schuifoperatie parkeren laten we zien waar de komende jaren de auto een goede plek vind. Waar ruimte beschikbaar is en hoe we met een sturende prijsstelling auto's verleiden naar die plek of als de bestuurder meer te besteden heeft dicht bij de binnenstad kan staan. Mensen met een lichamelijke beperking en mensen die moeten laden en lossen kunnen altijd terecht. Het sturende deel van het beleid richt zich op 80% van de autobezitter en niet op de uitzondering waar altijd plek voor moet zijn.

Onlangs heeft u informatie ontvangen over de parkeernormen voor nieuwbouwprojecten. Hoewel deze normen niet specifiek onderdeel zijn van dit voorstel, sluiten ze wel naadloos aan bij de trends en keuzes uit het Mobiliteitsplan 2040 Dordrecht. Het mobiliteitsplan gaat ervan uit dat de behoefte aan vervoer niet verandert, maar dat de manier waarop we ons verplaatsen zal verschuiven naar duurzamere vormen, helemaal in lijn met het STOMP-principe. Als gekozen wordt voor een lage parkeernorm is dat omdat er goede OV voorzieningen op loop en fietsafstand in de buurt zijn en op plekken waar de beschikbare ruimte minimaal is.

3. Parkeren in de parkeergarage Spuihaven wordt 32% duurder! Maar in het document staat dat op zaterdag er veelal nog parkeerplekken beschikbaar zijn. Is het dan niet verstandiger om deze parkeergarage juist goedkoper te maken om parkeren in de Spuihaven te stimuleren? Graag uitleg waarom het college de prijzen wil verhogen terwijl er nog voldoende parkeerplekken aanwezig zijn.

Met het Mobiliteitsplan 2040 Dordrecht is besloten om meer gebruik te maken van parkeergarages en parkeren op afstand aantrekkelijker te maken. Om dit te ondersteunen, wordt de parkeervergunning op afstand (POA) geïntroduceerd, inclusief een speciale garagevergunning.

Alle tarieven worden duurder. Het sturende parkeerbeleid zorgt ervoor dat de parkeertarieven dichtbij het centrum worden verhoogd, terwijl de tarieven aan de rand van de stad laag blijven en daarmee financieel aantrekkelijker zijn. Hiermee trekken we de auto ook naar de plekken waar meer ruimte beschikbaar is. Ondanks de stijging van het tarief blijft parkeren in de parkeergarage Spuihaven goedkoper dan in de parkeergarage Achterom. Met deze prijsverschillen willen we het gebruik van de beschikbare ruimte in de parkeergarage Spuihaven aantrekkelijker maken.

4. In de documentatie lezen we dat de tariefverhogingen in 5 jaar worden doorgevoerd. Maar is dit niet misleidend omdat de eerste verhoging ingaat op 1 juli 2025 en de laatste op 1 januari 2029? Hier zit maar 3,5 jaar tussen. Graag een toelichting.

In tabel 5 van het raadsvoorstel is een beeld gegeven van de totale verhoging voor de meest voorkomende abonnementstarieven. Het College heeft er echter voor gekozen dit in 5 stappen te doen. Dit is over de jaren uiteengezet in tabel 6. Zie ook de nadere toelichting over de tabellen 5, 6 en 7 hiervoor.

5. De prijsstijging voor een commercieel jaarabonnement in de Spuihaven parkeergarage stijgt in maar 2,5 jaar met minimaal 74% van €1383 naar €2400 en daar komt de inflatiecorrectie van de komende jaren nog bij. Graag uitleg waarom deze parkeervergunning zo exorbitant moet stijgen en vind het college dit een eerlijke verhoging voor onze binnenstadondernemers?

De parkeergarage Spuihaven zal naar verwachting binnen twee jaar worden gesloopt. In tabel 6 ziet u dat het tarief voor deze garage een andere kleur heeft en niet oploopt tot €2400. De nieuw te bouwen parkeergarage Spuihaven zal hogere kosten hebben dan de huidige garage, maar zal ook van een hoger kwaliteitsniveau zijn.

Door de toename en verdichting van woningbouw in dit gebied kan worden gesteld dat het gebied qua verstedelijking vergelijkbaar wordt met het centrum van de stad. Daarom wordt de nieuwe Spuihaven, net als de parkeergarage Achterom, beschouwd als een centrumparkeergarage.

Het voorstel is om de parkeertarieven voor de nieuwe Spuihaven gelijk te stellen aan die van de parkeergarage Dordthuis waarvoor dit tarief bij openstelling ook geldt. Hierdoor blijven de tarieven voor de Nieuwe Spuihaven gedifferentieerd ten opzichte van die van de parkeergarage Achterom.

6. Wat zijn de alternatieven voor commerciële vergunninghouders die nu in de Spuihaven parkeergarage parkeren als zij dit bedrag niet kunnen of willen betalen?

Het is niet helemaal duidelijk wat u hiermee bedoeld, omdat in de parkeergarage Spuihaven geen commerciële vergunninghouders parkeren. In de Parkeergarage Spuihaven parkeren nu onderstaande categorieën.

Spuihaven	522	capaciteit
kantoor	182	
Nacht Weekend	42	
24 7	62	
-	0	
voorheen 2e vergunninghouders	2	
Vergunninghouders	206	

In de raadsinformatiebrief over de schuifoperatie (bijlage 3 en 4 van dit raadsvoorstel) is in schema weergegeven waar men kan parkeren tijdens de sloop en nieuwbouw van de parkeergarage Spuihaven. Als de nieuwe Spuihaven klaar is, kan men daar weer parkeren, maar dan wel tegen de nieuwe tarieven. Men kan ook kiezen voor een andere parkeergarage in Dordrecht of gebruikmaken van de Parkeren Op Afstand-vergunning (POA). Dan staat de auto op de huidige parkeerplaats Weeskinderendijk (later Maasparkgarage) en betaald men vanaf 1-7-2025 per maand 5 euro.

7. Het college is van plan om de tariefzones te veranderen, samen te voegen of nieuwe toe te voegen. De nieuwe tariefzone 5 ligt veel verder van het centrum dan tariefzone 3 maar heeft wel hetzelfde parkeertarief als tariefzone 3! De doelstelling die in het document staat is; hoe verder van het centrum hoe goedkoper het parkeren? Kan het college uitleggen waarom ze hun eigen doelstelling niet toepassen?

Tijdens de beeldvormende sessie hebben we uitgelegd dat tariefzone 3 momenteel te groot is. Daarom hebben we deze zone opgesplitst in tariefzone 3 rondom het centrum en tariefzone 5 verder van het centrum af. Op dit moment zien we geen reden om in tariefzone 3 een hoger tarief te hanteren dan in tariefzone 5. Het college stelt daarom voor om de tarieven voorlopig niet te wijzigen. Tariefzone 4 ligt nog verder van het centrum af en daar geldt wel een lager tarief dan in tariefzone 3 en 5.

Vragen over het nieuwe type vergunning, de garagevergunning:

Ruim 300 bewoners die nu parkeren in de parkeergarage Spuihaven, Achterom of Drievriendenhof gaan een bijna commercieel bedrag betalen voor hun parkeervergunning. Wij begrijpen wel dat ze tot nu een uitstekende deal hebben voor parkeren maar vinden de prijsstijgingen exorbitant hoog en oneerlijk voor bestaande vergunninghouders vandaar onderstaande technische vragen.

Met een straatparkeervergunning parkeren nu 206 vergunninghouders in de parkeergarage Spuihaven, 40 vergunninghouders in parkeergarage Achterom en 72 vergunninghouders in de parkeergarage DrievriendenHof. Deze gaan geen commercieel tarief betalen. De commerciële tarieven vindt u terug in tabel 5 en 6. Van het raadsvoorstel

8. Bij de woningbouw van de Boogjes, Achterom en Drievriendenhof heeft de gemeente bedongen dat er parkeergelegenheid komt voor bewoners. Welke afspraken zijn er destijds gemaakt bij de bouw van de woningen over parkeergelegenheid? Graag uitleg per parkeergarage.

Bij de woningbouw van de Boogjes, Achterom en Drievriendenhof heeft de gemeente aangegeven dat er ruimte voor parkeren moet zijn. De projectontwikkelaar heeft dit moeten realiseren. Hoe de projectontwikkelaar dit geregeld heeft is vastgelegd in privaatrechtelijke overeenkomsten. Daarover beschikken we nu niet. . Deze vraag is op korte termijn dan ook niet te beantwoorden.

9. In 3,5 jaar gaat de vergunning omhoog van €11,10 per maand naar €60,00 per maand plus inflatiecorrectie. Dit is een verhoging van minimaal 440% plus wat er nog bij komt van 3,5 jaar inflatiecorrectie. Vind het college dit een eerlijke verhoging? Graag uitleg waarom deze parkeervergunning zo exorbitant moet stijgen,

Deze vraag is eerder politiek dan technisch van aard, en kan aan de orde komen bij de commissiebehandeling.

10. Is het college niet bang dat onze binnenstadbewoners deze vergunning niet kunnen of willen betalen? krijgen vergunninghouders dan de mogelijkheid om deze om te zetten in een straatparkeervergunning voor hun woongebied voor €13,50 per maand of worden zij gedwongen om hun auto weg te doen? Graag uitleg.

De garagevergunning is bedoeld voor inwoners die momenteel in een parkeergarage parkeren met een vergunning. Als zij ervoor kiezen om hier geen gebruik meer van te maken, kunnen zij overstappen op de voordelige Parkeer Op Afstand (POA) vergunning. Met deze optie kunnen zij parkeren op een locatie verder van hun woning voor slechts 5 euro per maand.

11. De doelstelling van het college is om meer personen te laten parkeren in parkeergarages dan op straat. Loopt het college niet het risico dat misschien wel 100 – 200 vergunninghouders hun auto liever op straat parkeren omdat dit vele malen goedkoper is dan met de nieuwe garagevergunning? Graag uitleg.

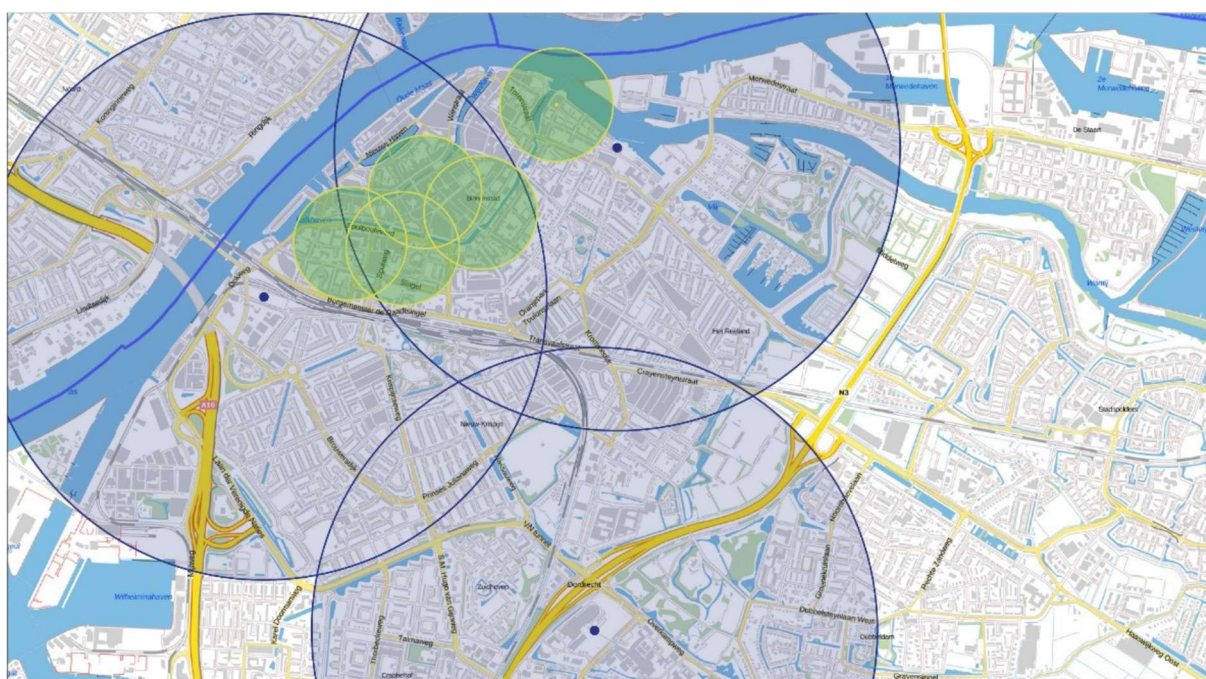
Deze bewoners hebben weinig tot geen mogelijkheden om op straat te parkeren. Daarom is er in het verleden besloten dat zij gebruik kunnen maken van een parkeergarage. Als zij ervoor kiezen om niet langer in de parkeergarage te parkeren, kunnen ze overstappen op de voordelige Parkeer Op Afstand (POA) vergunning. Met deze vergunning kunnen zij voor slechts 5 euro per maand parkeren op een locatie verder van hun woning.

12. Als er parkeerplekken in de parkeergarages vrijkomen omdat huidige vergunninghouders niet meer kunnen of willen betalen komen deze garagevergunningen dan beschikbaar voor andere? Graag toelichting.

Nee, de garagevergunning is een specifiek product alleen voor de bewoners van woningen die nu met een straatparkeervergunning in de parkeergarage parkeren zoals in bijlage 1 nader uiteen is gezet.

13. Als vergunninghouders kiezen voor het nieuwe 'Parkeren Op Afstand' komen hun auto's op straat te staan en gaat dat tegen het beleid van de gemeente in om zoveel mogelijk in parkeergarages te parkeren. In plaats van dicht bij huis parkeren staat hun auto dan een kleine 2Km verderop zonder toezicht en moet er ongeveer 25 minuten gelopen worden van en naar de auto. Hoe gaat dit werken met boodschappen of bewoners met een beperking? Graag uitleg.

Nee, dit gaat niet tegen het beleid van de gemeente in. In beleid zijn in relatie tot de Park and Ridelocaties en/of toekomstige locaties voor mobiliteitshubs "first-mile en last-mile" afstanden vastgelegd zoals op onderstaand plaatje is weergegeven. De blauwe cirkels betreffen deze first-last mile afstanden van de groene cirkels zijn de loopafstanden van de parkeergarages



Zoals eerder aangegeven heeft het mobiliteitsplan 2040 als uitgangspunt dat mensen met een lichamelijke beperking en mensen die moeten laden en lossen altijd dichtbij de voorzieningen terecht kunnen.

14. Is het niet eerlijker om huidige vergunninghouders hun parkeervergunning te laten behouden en de nieuwe garagevergunning van €60,00 direct voor nieuwe bewoners in te voeren? Je creëert zo een uitsterfconstructie net zoals het verdwijnen van de tweede vergunning als binnenstadbewoners verhuizen? Waarom kiest het college hier niet voor?

Deze vraag is eerder politiek dan technisch van aard, en kan aan de orde komen bij de commissiebehandeling.

15. De parkeerplaatsen in de parkeergarages worden misschien 1x per jaar geveegd en onderhoud aan een betonnen parkeergarage is er bijna niet, dat werd wel duidelijk eerder dit jaar toen de parkeergarage Drievriendenhof met onmiddellijke ingang werd gesloten omdat de veiligheid niet meer gegarandeerd kon worden en op instorten stond. In de documentatie staat 'Parkeergarages brengen echter hogere kosten met zich mee' welke kosten zijn dat en hoe hoog zijn deze kosten? En hoe staan deze kosten in verhouding met de nieuwe hoge parkeertarieven voor de garagevergunningen? Graag uitleg wat en hoeveel deze kosten zijn, onderverdeeld naar parkeergarage, sinds 2 van de 3 parkeergarages gemeentelijke parkeergarages zijn en 1 parkeergarage eigendom is van een externe partij.

Het voorbeeld van de parkeergarage Drievriendenhof is niet relevant, omdat deze parkeergarage niet onder het beheer van de gemeente Dordrecht valt. De gemeente voert regelmatig controles uit op haar eigen parkeergarages, en wanneer reparatie of onderhoud nodig is, wordt dit tijdig uitgevoerd.

Zowel de parkeergarage Veemarkt als Spuihaven heeft 10 jaar geleden groot onderhoud gehad, uitgevoerd door het vastgoedbedrijf in samenwerking met de gemeente.

De vraag hoe de kosten zich precies verhouden, is lastig te beantwoorden. Hierbij gaat het om verschillende kosten, zoals:

- Schoonmaak, verlichting, brandmeldinstallaties, beveiliging en cameratoezicht (CCTV);
- Het parkeermanagementsysteem en bewegwijzering (signing);
- Elektrische laadpunten, kosten voor geldbeheer, exploitatie- en beheerkosten;
- Onderhoud van elektrische installaties.

Daarnaast hebben de gemeentelijke parkeergarages een meerjaren-onderhoudsprogramma dat wordt beheerd vanuit vastgoedbeheer.