

# Deel 6

Organisatie, exploitatie  
en beheer van parkeren





## Leeswijzer



### Inleiding

Ambities van het vademecum  
Uitgangspunten duurzaam parkeerbeleid  
Gebruik en opbouw van het vademecum

## A Kader

### Deel 1: Algemene beleidscontext

1. Evolutie parkeerbeleid
2. Beleidskader
3. Juridisch kader

### Deel 2: Een geïntegreerd duurzaam parkeerbeleid

1. Uitgangspunten geïntegreerd duurzaam parkeerbeleid
2. Visievorming, definiëring van de opgave
3. Draagvlak, betrokkenheid actoren

### Deel 3: Het gemeentelijke parkeerbeleidsplan

1. Parkeerplan als onderdeel van mobiliteitsplan
2. Gefaseerde opbouw parkeerbeleidsplan

## B Gereedschap

### Deel 4: Parkeerbehoefte en onderzoek

1. Vaststellen parkeerbehoefte
2. Typen parkeeronderzoek

### Deel 5: Parkeermaatregelen

1. Typen parkeermaatregelen
2. Samenhang van maatregelen
3. Draagvlak, betrokkenheid actoren

### Deel 6: Organisatie, exploitatie en beheer

1. Exploitatie en beheer
2. Handhaving

### Deel 7: Ontwerprichtlijnen en parkeersystemen

1. Ontwerprichtlijnen
2. Parkeersystemen

Op welke vragen  
een antwoord?

Waarom een parkeerbeleid?

Wat is een duurzaam en  
geïntegreerd parkeerbeleid?

Hoe maak ik een  
parkeerbeleidsplan?

Hoe maak ik een  
parkeerbalans?

Welke parkeermaatregelen  
ondersteunen mijn  
parkeerbeleid?

Hoe voer ik  
mijn parkeerbeleid uit?  
Wat doe ik zelf, wat besteed  
ik uit? Wat kost het?

Welke maatvoering,  
kerncijfers, tarieven,...?

## Korte inhoud

Dit deel geeft informatie over organisatie, exploitatie en beheer van parkeren. Het eerste hoofdstuk handelt over het belang om als gemeente of stad ten alle tijden de regie over parkeerbeleid in eigen handen te houden. Hiervoor is het belangrijk dat zij de bevoegdheid over een aantal zaken blijft houden.

Het tweede hoofdstuk gaat over de organisatie van het parkeren. Welke relaties zijn er te onderscheiden en is uitbesteden nu wel of niet verstandig.

Het geld, ofwel de exploitatie staat centraal in het derde hoofdstuk. Op hoofdlijnen wordt aangegeven welke elementen een rol spelen bij de exploitatie van parkeren. Met welke opbrengsten en kosten moet u rekening houden?

Het laatste hoofdstuk gaat in op het beheer van het parkeren. Aan de orde komen onder andere het verschil tussen retributie en belastingen en het belang van een goede handhavingsstrategie.

# Inhoud

<b>1 Inleiding</b>	<b>7</b>
1.1 De rol van beheer en exploitatie voor het parkeerbeleid	7
1.2 Definities	8
<b>2 De regie in eigen handen</b>	<b>8</b>
2.1 Inleiding	8
2.2 Zelf uitvoeren of uitbesteden	9
2.2.1 Basismodellen voor de organisatie van parkeerbeheer	9
2.2.2 Uitbesteden of zelf uitvoeren vanuit de organisatie bekeken	10
2.2.3 Gemeentelijke invloed op afstand, over EVA's en IVA's	11
<b>3 Exploitatie</b>	<b>12</b>
3.1 Inleiding	12
3.2 Inkomsten en uitgaven voor parkeren	13
3.2.1 Geldstromen	14
3.2.2 Parkeersaldo	15
3.3 Parkeergarages nader bekeken	16
3.3.1 De inkomsten	16
3.3.2 De kosten	18
3.4 Straatparkeren nader bekeken	19
3.4.1 Inkomsten uit straatparkeren	19
3.4.2 Kosten van straatparkeren	20
3.5 Exploitatie: uitbesteden of niet?	22
<b>4 Beheer</b>	<b>24</b>
4.1 Inleiding	24
4.2 De beheerorganisatie	24
4.2.1 Takenpakket	24
4.2.2 Openbare weg en garages	25

4.2.3 Organisatie en formatie	27
4.3 Handhaving	29
4.3.1 Psychologie van het betaalgedrag	29
4.3.2 Handhavingstechnieken	30
4.3.3 Sanctiemogelijkheden	31

# 1 Inleiding

Met het opstellen van een beleidsplan zet de gemeente een belangrijke stap op weg naar een duurzaam parkeerbeleid. De volgende stap is de uitvoering. Het uitvoeren van parkeerbeleid is voor een gemeente vaak ingrijpend. Zij moet niet alleen een infrastructuur - zoals borden, parkeerautomaten een parkeerverwijssysteem of misschien wel een of meerdere garages - aanleggen waarmee zij de gewenste sturing aan het beleid geeft. Ook zal zij direct of indirect moeten beschikken over een organisatie die het parkeerbeleid kan uitvoeren.

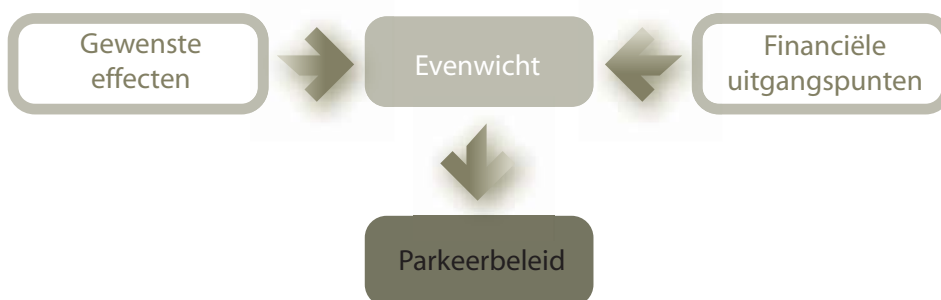
Het uitvoeren van parkeerbeleid vereist een grote investering. Gelukkig staan die uitgaven in heel wat gevallen inkomsten tegenover. In sommige situaties zijn de kosten van de uitvoering lager dan de inkomsten. De gemeente kan vervolgens beschikken over extra geld. De ervaring leert dat wanneer de bedragen groter worden het financiële aspect een meer belangrijke rol gaat spelen in de ontwikkeling van het parkeerbeleid. In tegenstelling tot een private partij, mag financieel gewin nooit het uitgangspunt zijn voor een gemeente om parkeerbeleid te voeren. De gemeentelijke visie op een duurzaam parkeerbeleid blijft leidend. Dit betekent niet dat een gemeente de financiële aspecten van parkeren aan zich voorbij kan laten gaan. Parkeren is een sector waar miljoenen in om gaan en als belangrijke, en zo niet belangrijkste investeerder in deze sector is het ook voor de gemeente belangrijk om bewust stil te staan bij de exploitatie van het parkeren.

Centraal in de uitvoering van een duurzaam parkeerbeleid is de regie op het beleid en de uitvoering. De gemeente kan alles zelf doen of taken uitbesteden. Hoe de gemeente de uitvoering van het parkeren ook vorm geeft, de essentie is dat zij het beleid moet kunnen blijven sturen. Het toepassen van maatregelen, het stellen van tarieven, het selecteren van plaatsen waar parkeerregulering van toepassing is, moet uitsluitend een bevoegdheid zijn van het gemeentebestuur.

## 1.1 De rol van beheer en exploitatie voor het parkeerbeleid

De uitvoering van het parkeerbeleid bestaat uit twee componenten. Enerzijds is er de beleidscomponent; de gemeente streeft met het beleid bepaalde effecten na. Anderzijds is er een financiële component; de gemeente moet het beleid kunnen bekostigen. Om te zorgen dat het beleid leidt tot het gewenste resultaat en financieel haalbaar is zal de gemeente hiermee al bij de beleidsvorming rekening moeten houden. Als de beleidsmatige doelstellingen niet gerealiseerd kunnen worden binnen de gestelde financiële kaders is aanpassing van een van deze twee doelstellingen of van beide noodzakelijk, zodat een nieuw evenwicht ontstaat.

Figuur 1: Parkeerbeleid als resultante van effecten en financiën



Hoe dit evenwicht tot stand komt is aan de gemeente. De gemeente is, binnen de wettelijke kaders en binnen de doelstellingen van het mobiliteitsconvenant, vrij om haar eigen parkeerbeleid vast te stellen.

## 1.2 Definities

Regelmatig gebruikt men de begrippen beheer en exploitatie door elkaar. Soms wordt beheer gezien als het management binnen de organisaties, in andere gevallen de dagelijkse werkzaamheden om parkeergarages en parkeerregulering te kunnen laten functioneren. Dit leidt tot verwarring. Het vademecum hanteert daarom de volgende definities:

### Exploitatie

Alle beslissingen rond parkeren die inkomsten of uitgaven genereren voor de eigenaar van de parkeerplaatsen. Het gaat om strategische beslissingen zoals het parkeertarief, de keuze voor wel of niet uitbesteden, exploitatiemodellen voor een parkeergarage of het sluiten van dienstleveringen m.b.t. de handhaving op straat. Het zijn beslissingen waaraan een zeker financieel risico aan is verbonden.

### Beheer

De feitelijke handelingen die noodzakelijk zijn om de parkeergelegenheid naar wens te laten functioneren. Beheer betreft de operationele aspecten van het beleid. Voorbeelden zijn het organiseren van de handhaving van het parkeren op straat, de uitgifte van parkeerkaarten en garageabbonnementen en het toezicht in de garage. Er is geen sprake van financieel risico.

# 2 De regie in eigen handen

## 2.1 Inleiding

Een duurzaam parkeerbeleid vergt een duurzame en actieve betrokkenheid van de gemeentelijke overheid. Parkeerbeleid is even dynamisch als de ontwikkeling van een stad. Een stad die zich snel ontwikkelt zal te maken krijgen met een dynamisch parkeerbeleid; terwijl bij een stad die zich langzaam ontwikkelt, ook het parkeerbeleid zich geleidelijk aan zal ontwikkelen. Hoe dan ook, om sturing te geven aan een duurzaam mobiliteitsbeleid is het van belang dat het ge-



meentebestuur de regie over het parkeerbeleid in handen houdt.

Sturen met parkeerbeleid gebeurt op basis van capaciteit en op basis van regulering. Zowel het aantal parkeerplaatsen en de wijze waarop deze mogen worden gebruikt zijn bepalend voor de effecten die met parkeerbeleid kunnen worden bereikt. Omdat in de meeste gevallen het gros van de parkeerplaatsen op de openbare weg ligt, is het belangrijk dat de gemeente vrij is in het bepalen van de parkeercapaciteit op de openbare weg en de wijze waarop zij parkeerregulering in de gemeente toepast. Ook als zij taken uitbesteedt, zal zij de bevoegde partij blijven voor in ieder geval:

- Het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg.
- De plaatsen waar parkeerregulering van toepassing is.
- De vorm van parkeerregulering die van toepassing is.
- De hoogte van het parkeertarief (bij betalend parkeren en bij toepassing van de parkeer- en/of bewonerskaart).
- De tijden dat parkeerregulering van toepassing is.
- De kwaliteit van de handhaving.

Bij duurzaam parkeerbeleid is het van cruciaal belang dat de gemeente de regie van parkeerbeleid zelf in handen houdt. Dit wil zeggen dat de gemeente zelf bepaalt welke de ruimte is voor een vrije (commerciële) exploitatie van parkeren.

In de meest optimale omstandigheden heeft de gemeente ook de zeggenschap over de tarieven in voor het publiek toegankelijke parkeergarages. In de praktijk is dit niet altijd te regelen omdat parkeergarages ook privaat eigendom kunnen zijn. De eigenaar/exploitant van dergelijke garages zal zijn tarief deels vaststellen op basis van zijn marktverwachtingen en deels op basis van de concurrentie ter plaatse (het aanbod aan parkeerplaatsen en hun tariefstelling op de openbare weg).

## 2.2 Zelf uitvoeren of uitbesteden

Uitvoering van parkeerbeleid is vaak arbeidsintensief. Veel gemeenten stellen zich dan ook de vraag of zij de uitvoering zelf moeten doen, of dat zij deze geheel of gedeeltelijk moeten uitbesteden.

### 2.2.1 Basismodellen voor de organisatie van parkeerbeheer

De internationale praktijk heeft inmiddels een aantal basismodellen voor parkeerbeheer opgeleverd. De verschillen zitten vooral in de mate waarin het bestuur afstand neemt van de uitvoering.

- **Geïntegreerd in gemeentelijke organisatie:** de organisatie van de handhaving en de uitgifte van parkeerkaarten vindt plaats bij mensen in de organisatie die ook voor het parkeerbeleid betrokken zijn. In kleinere gemeenten is dit het meest voorkomende model.
- **Als zelfstandig gemeentelijke dienst.** De taken zijn dan ondergebracht bij een dienst die zich exclusief met beheertaken bezighoudt.

Er zijn twee basisvormen voor zo'n dienst:

- Een zelfstandige gemeentelijke dienst 'Stadsbeheer' dat naast parkeren ook andere gemeentelijke beheertaken uitvoert, bijvoorbeeld de toezicht op het gebruik van de openbare ruimte (stadswachten) en het schoonhouden van de openbare ruimte.
- Een zelfstandige gemeentelijke dienst 'Parkeerbeheer' die zich exclusief richt op parkeren op straat of in garages. Het gaat hier over parkeerbedrijven zoals in bijvoorbeeld in Gent, Antwerpen, Kortrijk.
- Als uitbestede taak aan een particulier bedrijf. Er is dan nog onderscheid te maken tussen de exploitatie van garages en/of de handhaving op straat. Soms blijft parkeerkaartverlening nog bij de gemeente zelf.

## 2.2.2 Uitbesteden of zelf uitvoeren vanuit de organisatie bekeken

Bij de keuze tussen uitbesteden of zelf uitvoeren spelen een aantal aspecten, waardoor de discussie bemoeilijkt wordt. Uitgangspunt blijft dat de aansturing bij de gemeente zelf ligt. De voor- en nadelen van de verschillende vormen van uitbesteding zijn in Tabel 1 samengevat.

Tabel 1: Voor- en nadelen van uitbesteden

+ Voordelen	- Nadelen
<b>Uitbesteding beheer</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeente heeft direct grip op het uitgevoerd parkeerbeleid</li> <li>• Beheerskosten liggen vast gedurende de contractperiode</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maximaal tijdsbestag gemeente</li> <li>• Exploitatierisico, investeringen en onderhoud volledig bij gemeente</li> <li>• Expertise alleen tegen betaling</li> </ul>
<b>Uitbesteding exploitatie (verhuur)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeente houdt via overeenkomst grip op het parkeerbeleid</li> <li>• Gemeente wordt niet belast met de uitvoering van het parkeerbeleid</li> <li>• Inkomsten gemeenten staan vast gedurende contractperiode</li> <li>• Gemeente draagt geen exploitatierisico</li> <li>• Incentive voor het optimale exploitatieresultaat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tijdsbeslag gemeente t.a.v. beleid, ontwikkeling en financiering</li> <li>• Bouwkundige en technische investeringen i.v.m. groot onderhoud voor rekening gemeente</li> <li>• Gemeente profiteert niet of slechts ten dele van de eventuele meeropbrengsten</li> <li>• Gemeente heeft indirect grip op de uitvoering van het parkeerbeleid</li> </ul>
<b>Uitbesteding exploitatie (eigendom)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeente houdt via de overeenkomst grip op het parkeerbeleid</li> <li>• Gemeente wordt niet belast met de uitvoering, ontwikkeling financiering en beperkt tijdsbeslag gemeente (beleid)</li> <li>• Gemeente draagt geen exploitatierisico, noch investerings- en onderhoudslasten</li> <li>• Maximale incentive voor de kwaliteit van het parkeerproduct en het optimale exploitatieresultaat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeente is geen eigenaar van de parkeervoorziening</li> <li>• Gemeente profiteert niet van de eventuele meeropbrengsten</li> <li>• Gemeente heeft indirect grip op de uitvoering van het parkeerbeleid</li> </ul>

Bron: CROW-brochure: exploitatie en beheer

Als de keuze tussen uitbesteden of zelf uitvoeren wordt ingegeven door voornamelijk financiële argumenten, is het raadzaam om eerst de kosten voor het zelf uitvoeren door te rekenen en pas op basis daarvan een aanbesteding uit te schrijven. Met een dergelijke aanpak krijgt de gemeente een kader voor de kosten en kan zij zodoende deze kosten evalueren.

### 2.2.3 Gemeentelijke invloed op afstand, over EVA's en IVA's

Elke Vlaamse gemeente kan de uitvoering van haar parkeerbeleid in meer of mindere mate verzelfstandigen door de uitvoerende organisatie onder te brengen in een Extern Verzelfstandigd Agentschap (EVA) of een Intern Verzelfstandigd Agentschap (IVA). Het gemeentedecreet gaat zowel bij de toepassing van een EVA, als van een IVA uit van een opdrachtgever – opdrachtnemer relatie. In een dergelijke overeenkomst, dit kan een beheers- (bij IVA) of samenwerkingsovereenkomst (bij EVA) zijn, zijn de afspraken tussen de twee partijen vastgelegd.

De organieke regeling voor de verzelfstandigingvormen van de Vlaamse gemeenten is voor het grootste gedeelte geregeld in het Gemeentedecreet van 15 juli 2005, artikel 221 tot en met 247. Deze regelgeving verdeelt de verzelfstandigde agentschappen in 2 categorieën.

- [De gemeentelijke intern verzelfstandigde agentschappen \(IVA\)](#)
- [De gemeentelijke extern verzelfstandigde agentschappen \(EVA\)](#)

Deze laatste is onderverdeeld in:

- [het autonoom gemeentebedrijf \(AGB\);](#)
- [het gemeentelijke extern verzelfstandigd agentschap in privaatrechtelijke vorm \(EVAP\).](#)

#### [Juridisch kader](#)

De in bovenstaand decreet verwoorde regels gelden voor alle IVA's, AGB's en EVAP's die sinds 1 januari 2007 zijn opgericht. De bestaande gemeentebedrijven, AGB's en personen belast door de gemeente met taken van gemeentelijk belang (EVAP's) krijgen een overgangperiode van drie jaar om hun werking en statuten in overeenstemming te brengen met het Gemeentedecreet. Voor hen treedt het Gemeentedecreet in werking op de dag die volgt op de ontvangst van de goedkeuring door de Vlaamse Regering van de gemeenteraadsbeslissing waarbij de statuten van het gemeentebedrijf, AGB en EVAP's in overeenstemming zijn gebracht met het Gemeentedecreet, of uiterlijk na het verstrijken van de overgangperiode van drie jaar.

Voor al deze vormen van verzelfstandiging geldt dat deze een zekere vorm van autonomie hebben. Voor een IVA geldt dat zij onder de rechtspersoon van de gemeente vallen. Een EVA heeft een eigen rechtspersoonlijkheid, waarbij het "Autonoom Gemeentebedrijf" een specifieke rechtsvorm is. In tegenstelling tot de andere vormen van EVA kunnen de werknemers van een Autonoom Gemeentebedrijf statutair worden aangesteld. Bij alle andere vormen van EVA vervult de gemeente de rol van aandeelhouder, waarbij zij wel het merendeel van de stemmen behoudt.

#### [Praktische aspecten van IVA's en EVA's ten aanzien van parkeren](#)

Gesteld mag worden dat de band tussen gemeente en uitvoerende dienst met een IVA en vooral een EVA losser wordt. In de toekomst zou de rechtsvorm van een IVA ook deze flexibiliteit bieden. Figuur 2 illustreert de relatie tussen de rechtsvorm en de gemeentelijke betrokkenheid.

Figuur 2 Relatie tussen rechtsvorm en private betrokkenheid



Het grote voordeel van het verzelfstandigen van de uitvoering van de parkeerregulering is de mogelijkheid van dergelijke agentschappen om financiële reserves op te bouwen. Uit deze reserves kunnen in de toekomst bijvoorbeeld parkeergarages worden gebouwd of andere parkeermaatregelen gefinancierd worden.

Afhankelijk van de mate van gewenste autonomie van de uitvoeringsorganisatie en de gewenste mate van regie die de gemeente wil houden, ligt de keuze voor een IVA of een Autonomoom Gemeentelijk Parkeerbedrijf voor de hand. Het onderbrengen van het parkeren in de algemene dienst is een minder voor de hand liggende keuze. Fondsvorming, en daarmee het aanhouden van de inkomsten uit parkeren voor toekomstige investeringen, wordt met deze constructie bemoeilijkt. Het risico is groot dat de parkeerinkomsten automatisch in de algemene middelen vloeien. Het automatisch toevloeien naar de algemene middelen kan op verschillende wijzen worden voorkomen, waarvan het instellen van een EVA het meest vergaand is. Een EVA in privaatrechtelijke vorm is een oplossing bij een PPS (publiekprivate samenwerking)-constructie waarbij een rechtspersoon gewenst is.

*PPS kan ook op een kleinere schaal plaatsvinden. Bijvoorbeeld door het eigendom van een garage te splitsen en afspraken te maken over tarieven en inkomstenverdeling. Hiervoor is het niet nodig om een rechtspersoon op te richten. Een contract volstaat in dat geval.*

## 3 Exploitatie

### 3.1 Inleiding

Rol van de exploitatie in het gemeentelijk parkeerbeleid.

Als parkeerexploitatie een zuiver commerciële bezigheid zou zijn, zou deze zijn te vatten in twee vragen:

- Hoe genereer ik zo veel mogelijk inkomsten?
- Hoe maak ik zo weinig mogelijk kosten?

De doelstellingen van een gemeente zijn echter niet zuiver financieel. Sterker nog, de financiële doelstellingen zijn ondergeschikt aan de beleidsdoelstellingen. Eigenlijk wil zij het aantal parkeerplaatsen omwille van aspecten als leefbaarheid, luchtkwaliteit en bereikbaarheid beperken. Liever parkeren op afstand voor bepaalde doelgroepen, dan midden in het centrum voor iedereen. De parkeerplaatsen waarover een gemeente beschikt dienen zo doelmatig mogelijk te worden gebruikt. Een maximale rotatie in het gebruik van de parkeerplaatsen staat daarbij centraal; ook parkeerplaatsen voor bewoners zijn overdag veelal anders te benutten. Parkeervoorzieningen zijn voor de gemeente primair een onderdeel van de infrastructuur en parkeerbeleid is bedoeld om parkeerproblemen op te lossen of tegen te gaan. Parkeervoorzieningen zijn voor een gemeente niet primair bedoeld als inkomstenbron. In tegenstelling tot een commerciële partij is een kostenneutrale exploitatie veelal het uitgangspunt voor een gemeente. Daarnaast zijn er gemeenten die een beperkte opbrengst uit het parkeren wensen of mogelijk zelfs een negatieve exploitatie toestaan.

De exploitatie en het beheer van parkeren kan ook worden verricht door private partijen. Zij doen dit op basis van een contract (de concessievorm is af te raden, zie kader). Uitbesteding aan private partijen hoeft geen probleem te zijn, mits de gemeente de regie in handen houdt en de gewenste effecten kan sturen. Een gemeente kan parkeertaken alleen goed uitbesteden als zij weet wat exploitatie en beheer inhoudt en welke elementen daarvan zij zeker in eigen hand moet houden.

#### *Problemen met de privéconcessie van exploitatie en beheer*

*Het geven van een priveconcessie voor het exploiteren en beheren van parkeerplaatsen komt regelmatig voor. Voor kleinere gemeenten die geen of onvoldoende kennis en capaciteit hebben lijkt dit een interessante optie. Zo heeft de fictieve gemeente Zulthoven jaarlijks een positief resultaat uit de parkeerexploitatie van € 200.000. Het (eveneens fictieve) bedrijf Privaat Parkeerbeheer bvba meldt zich bij de gemeente met het aanbod om het parkeren in concessie te nemen, met als afspraak dat zij de inkomsten voor de gemeente in 3 jaar verdubbeld tot € 400.000 per jaar. Om dit te bereiken reduceert zij de kosten, verhoogt de tarieven en breidt het te reguleren gebied uit. Na 3 jaar bedraagt het positief resultaat € 800.000 waarvan de gemeente dus maar de helft ontvangt. Niet alleen is de gemeente de regie over het parkeren kwijt, ook ontvangt zij minder als wanneer zij het zelf zou hebben gedaan. Met een concessie geeft de gemeente een deel van haar parkeerbeleid uit handen.*



## 3.2 Inkomsten en uitgaven voor parkeren

Parkeren kent uitgaven en in veel gevallen ook inkomsten. Er is sprake van een exploitatie. Kostendekkend is vaak een minimale vereiste. De uitgaven en inkomsten dienen over de exploitatieperiode minimaal in evenwicht te zijn. Bij een winstdoelstelling dienen de inkomsten de kosten te overtreffen. Het in kaart brengen van deze geldstromen over de exploitatieperiode noemt men de exploitatieberekening.

*>> Een voorbeeld van een exploitatieberekening vind je in de bijlage*

Parkeerexploitatie is voornamelijk rekenen. Het is echter wel zaak om zo dicht mogelijk bij de werkelijkheid te blijven.

Vaak zijn de toegepaste berekeningen de belangrijkste redenen voor discussie tussen verschillende belanghebbenden. De ene partij rekent de ene post wel mee, terwijl de andere partij dat niet doet. Ook de hoogte van de variabelen kunnen verschillen.

*Ten behoeve van de ontwikkeling van een cultureel centrum is een private partij in gesprek met de gemeente. De gemeente maakt een exploitatieberekening en komt uit op een overschot van € 3.000.000,- in 30 jaar. De private partij constateert over deze periode een tekort ter hoogte van hetzelfde bedrag. De oorzaak is tweeledig. De gemeente gaat in de berekening uit van de kosten voor geldlenen (circa 6%), terwijl de private partij uitgaat van een rendement van 15%. Daarnaast schat de private partij het autogebruik lager in dan de gemeente.*

Het is daarom belangrijk dat eenduidigheid bestaat over welke elementen al dan niet in een exploitatie van de garage moeten worden opgenomen. Verschillende exploitaties zijn onderling alleen goed te vergelijken als dezelfde elementen voor baten en lasten zijn opgenomen. Voor garages in eigen eigendom heeft de gemeente in haar regievoering invloed op deze aspecten.

### 3.2.1 Geldstromen

De exploitatie van het parkeren heeft betrekking op het inzichtelijk maken van de te verwachten geldstromen. Binnen de parkeerexploitatie kunnen drie onderdelen worden onderscheiden.

#### • Parkeergarages

Bij parkeergarages heeft men te maken met lasten en baten. De lasten betreffen de kosten voor financiering van de garage, beheer en onderhoud. Ook financiële verplichtingen ten aanzien van private partijen kunnen tot de lasten worden gerekend. Daaronder valt ook het afkopen van de onrendabele top waar de exploitant mee te maken zou krijgen omdat de gemeente bijvoorbeeld een rem wil op de hoogte van de tarieven. De baten zijn de inkomsten uit abonnementen en tickets.

#### • Straatparkeren

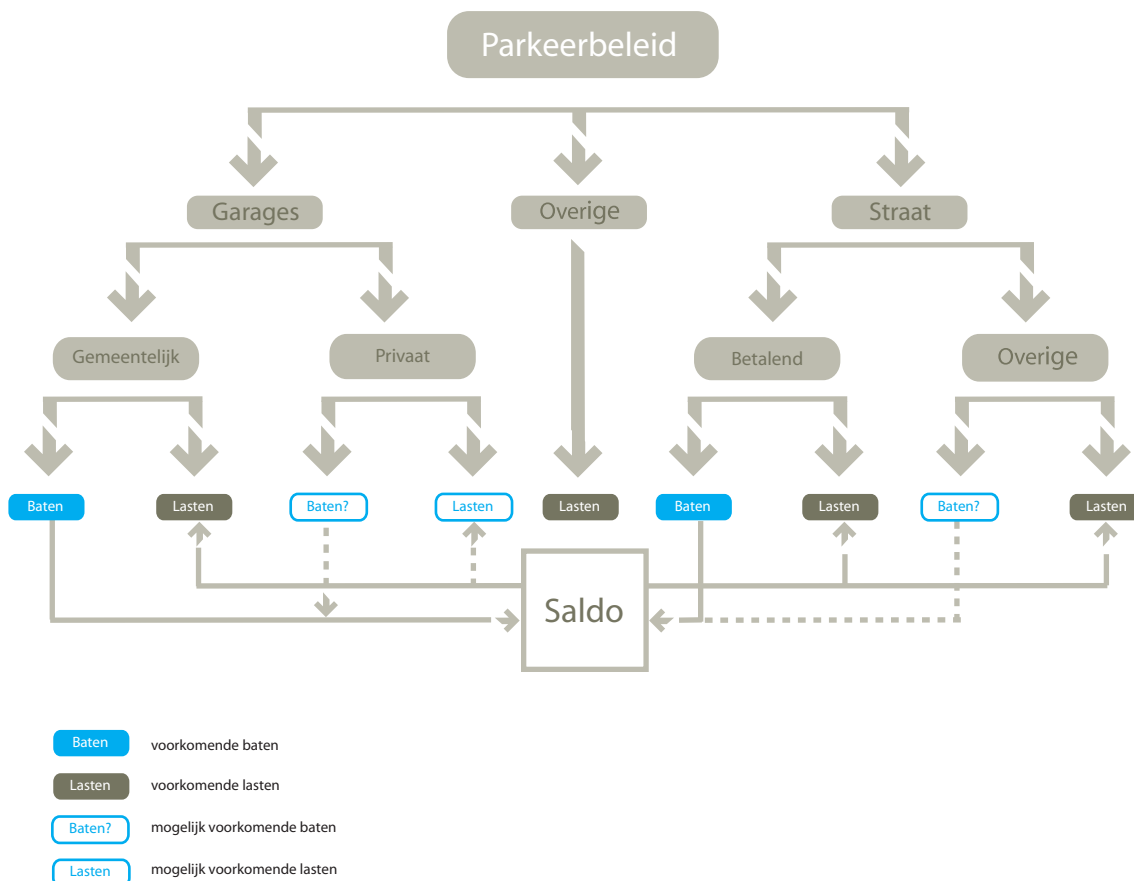
Straatparkeren heeft in ieder geval te maken met lasten. Dit zijn de kosten die gemaakt worden voor de handhaving, bebording et cetera. Dit kunnen open kosten zijn (het staat op de (gemeentelijke) begroting) of verborgen kosten (de handhaving wordt uitgevoerd door de politie die de gemeente hiervoor niets in rekening brengt). Als een gemeente kan werken met retributies, belastingen of administratieve sancties heeft zij uit de handhaving een bron van inkomsten. Bij vormen van regulering waarbij gebruikers parkeerkaarten of bewonerskaarten kunnen kopen, heeft zij ook hier inkomsten uit. Met betalend parkeren op straat kan een gemeente inkomsten generen. Vooral bij kleinere gemeenten lukt dit niet altijd omdat de handhavingskosten niet opwegen tegen de opbrengsten.

#### • Overige elementen

Aan de overige elementen zijn alleen kosten verbonden. Hier valt te denken aan de kosten voor het opstellen van een parkeerbeleidsplan of het realiseren van een dynamische parkeerverwijssysteem.

Alle baten en lasten samen vormen het parkeersaldo. De geldstromen zijn in Figuur 3 gevisualiseerd.

Figuur 3 Geldstromen parkeerexploitatie



### 3.2.2 Parkeersaldo

De inkomsten- en uitgavenstromen leiden tot een saldo voor de parkeersector. Afhankelijk van de aard en omvang van het gereguleerde areaal, de tarieven en de betalingsbereidheid, leidt dit tot een kostendekkend, negatief of positief saldo.

#### Kostendekkend saldo

Bij een kostendekkend saldo zijn de uitgaven en inkomsten in evenwicht. Er zijn geen financiële bijdragen nodig van buiten de parkeersector.

#### Negatief saldo

Het parkeren kost geld. Er zijn aanvullende financiële bronnen nodig om de kosten voor het parkeren te dekken. Dit is een politieke keuze. Zij kan bijvoorbeeld besluiten om geld uit de algemene middelen vrij te maken voor het dekken van deze kosten, of besluiten om de tarieven te verhogen om alsnog tot een kostendekkend saldo te komen.

### Positief saldo

Het parkeren levert meer geld op dan het kost. In het kader van een duurzaam en geïntegreerd parkeerbeleid dienen de overschotten aan parkeerinkomsten best geïnvesteerd te worden in projecten rond duurzame mobiliteit (vb. Extra OV-aanbod, verbetering fietsinfrastructuur, ...)

In de praktijk fluctueren de uitgaven en inkomsten in de tijd. Zo leidt een economische laagconjunctuur tot een afname van het bezoek aan een binnenstad en daarmee van het aantal verkochte parkeeruren. Het scherp begroten van de parkeerinkomsten is daarom moeilijk. Indien de exploitatie niet structureel negatief is (als er bijvoorbeeld wel inkomsten zijn van betalend parkeren), is het creëren van een buffer voor de parkeereexploitatie wenselijk.

Omdat fondsvorming als gemeentebestuur verboden is, kiezen veel gemeenten ervoor om het parkeren onder te brengen in een verzelfstandigd agentschap (EVA). In zo'n constructie mag een dergelijk agentschap reserves aanhouden. Met de opdrachtgever (= de gemeente) worden afspraken gemaakt over de hoogte van deze reserves en hoe deze besteed mogen worden.

## 3.3 Parkeergarages nader bekeken

In voorgaande paragraaf is aangeduid dat in de exploitatie van parkeergarages altijd sprake is van baten en lasten. Onder parkeergarages wordt hier verstaan: een voor het publiek toegankelijk terrein dat is bestemd voor parkeren en is afgesloten met een slagboom, speedgate of (rol)hek. Ook een parkeerterrein kan zodoende onder deze definitie vallen.

### 3.3.1 De inkomsten

De baten voor de exploitatie van de parkeergarage bestaan uit inkomsten nl.:

- [Abonnementen](#)
- [Kort- en langparkeren via parkeertickets](#)
- [Reclame](#)
- [Derde betaler systeem, andere dienstverleningen](#)

#### Meerdere exploitatiedoelstellingen zijn mogelijk

Een exploitant kan voor de garage meerdere tarieven toepassen voor verschillende doelgroepen. De hoogte en de structuur van de tarieven hangen af van de doelstellingen van de exploitant voor de garage.

Drie voorbeelden:

- [Maximale inkomsten door opbrengstmanagement](#)

Voor kortparkeerders wordt een tarief per uur gehanteerd, eventueel aangevuld met een lager tarief voor het parkeren in de daluren. De exploitant zal hierbij zoeken naar zo hoog mogelijke opbrengsten. Dit is een combinatie tussen de hoogte van het tarief en de bezettingsgraad. Als het tarief te laag is, dan staat de garage vol; de gebruiker is mogelijk bereid om meer te betalen. Bij een te hoog tarief staat de garage te leeg. Een lager tarief zou leiden tot meer vulling van de garage en daarmee mogelijk tot meer inkomsten. Het is dus zoeken naar een evenwicht tussen tarief en bezettingsgraad, waarbij de opbrengsten maximaal zijn.



Hetzelfde principe geldt voor abonnementen. Deze zullen voor piekuren duurder zijn dan voor daluren. Als de vraag naar kortparkeerplaatsen over de hele lijn groot is, zal de exploitant minder geneigd zijn om abonnementen te verstrekken.

- **Faciliteren kortparkeerders**

Het toepassen van een progressief tarief en het beperken van de abonnementen zijn hierbij de meest voor de hand liggende maatregelen. Het tarief moet dusdanig hoog worden bij langparkeren zodat dit daadwerkelijk wordt geremd. Voorwaarde is wel dat langparkeren op andere locaties (bv een andere garage of Park & Ride) goedkoper is dan op deze locatie. Veel rotatie betekent weinig ruimte voor abonnementen.

- **Faciliteren langparkeerders**

Het toepassen van een laag tarief voor een langere tijd (bijvoorbeeld € 2,5 per dag) maakt de parkeerplaats geschikt voor mensen die hun wagen voor een langere periode willen parkeren. Door de vele langparkeerders zal de rotatiesnelheid van de parkeerplaatsen een stuk lager liggen dan bij de toepassing van een progressief tarief.

De functie van de garage is bepalend. Als die eenmaal vastligt wordt een tarief vastgesteld dat dit het meest ondersteunt. Op basis van het voorspelde gebruik en te verwachten tariefontwikkeling kan voor de afschrijvingstermijn van de parkeergarage een prognose van de inkomsten worden gemaakt.

### Sturen op inkomsten: opbrengstmanagement

Opbrengstmanagement is een manier om de omzet van parkeeruren in een parkeergarage (of op straat) te vergroten om zodoende te komen tot inkomstenmaximalisatie. De filosofie hierachter is dat de kosten voor het openhouden van een garage gedurende de openingstijden gelijk zijn, ongeacht of de garage voor 1% of 100% gevuld is. Opbrengstmanagement is ontstaan in de luchtvaart. Iedereen kent de resultaten: vrijwel altijd volle vliegtuigen, extreem gevarieerde tarieven en (meestal) winstgevend vliegtuigmaatschappijen.



#### *Opbrengstmanagement bij parkeren en vliegen als duurzame oplossing*

*Het streven om een eenmaal gebouwde voorziening zo goed mogelijk benutte krijgen is duidelijk een vorm van duurzaamheid. Niemand, ook het milieu niet, is gebaat bij vliegtuigen die leeg rondvliegen of garages die de hele dag leeg staan. Er is echter een verschil tussen vliegen en parkeren: een volle garage heeft direct aan- en afrijdende auto's tot gevolg, voor volle vliegtuigen geldt dit alleen voor de passagiers die met de wagen komen.*

Als een garage deels leeg staat is er ruimte om deze plaatsen op een andere wijze aan de man te brengen, om de plaatsen bezet te krijgen en om (tijdelijk) extra inkomsten te genereren. Essentieel in deze benadering is dus een maximale bezetting. Elke parkeerder extra ten opzichte van een uitgangssituatie, ook al betaalt hij een zeer laag tarief, levert bijkomende inkomsten op. Opbrengstmanagement veronderstelt marktgericht volgen van de verschillende doelgroepen. Het mag duidelijk zijn dat de principes achter opbrengstmanagement (tarief verlagen tot desnoods een € 0,10 om extra auto's te trekken) niet strookt met een duurzaam parkeerbeleid. De hoofddoelstelling van het parkeerbeleid is hier namelijk winstmaximalisatie en niet duurzame mobiliteit.

*Praktijkvoorbeeld: tijdelijke abonnementen parkeergarage**Een nieuwe parkeergarage in gemeente X met 400 plaatsen.**De bezetting van de garage toont aan dat deze structureel voor 50% leeg staat. Met dit percentage is rekening gehouden. Het duurt immers een paar jaar voordat men de weg naar de garage heeft gevonden. Om nu toch extra inkomsten te genereren geeft de exploitant op tijdelijke basis abonnementen uit aan mensen die niet in aanmerking komen voor een parkeerkaart. Zo worden de lege plekken in de parkeergarage optimaal benut. De exploitant heeft echter wel aangegeven dat het gaat om een tijdelijke invulling van de plaatsen. Op het moment dat hij constateert dat er meer bezoekers naar de garage komen heeft hij de mogelijkheid om de abonnementen met een opzegtermijn van 2 maanden te beëindigen.*

### 3.3.2 De kosten

Aan het exploiteren van een parkeergarage zijn ook kosten verbonden. Deze kosten zijn aanzienlijk en zullen in veel gevallen groter zijn dan de inkomsten. De kostenkant van de exploitatie bestaat uit de volgende onderdelen:

- Aflossing / afschrijving
- Financieringskosten
- Groot onderhoud
- Beheer

#### Aflossing en afschrijving

De bouw van een parkeergarage kost geld. Dit geld moet ergens vandaan komen. Een gemeente die een parkeergarage wil bouwen beschikt mogelijk over eigen middelen. Zo niet, dan zal zij geld moeten lenen. In dat geval moet zij de lening met de daarbijhorende rente terugbetalen. Indien de garage wordt gefinancierd zal de gemeente de garage moeten afschrijven.

#### Financieringskosten

Financieringskosten maakt een eigenaar van een garage als de gemeente geld moet lenen om de garage te kunnen bouwen. Het gaat hierbij primair om de rente die de gemeente over de lening betaalt.

#### Groot onderhoud

Het casco (romp) van een parkeergarage heeft een levensduur van minimaal 30 jaar. De levensduur van de gebruikte installaties is vaak korter en moeten om de 5, 10 of 15 jaar worden vervangen. Daarnaast slijt een garage ook in het gebruik. Denk bijvoorbeeld aan de dekvloeren en de belijning van de parkeervakken. Periodiek zullen sommige onderdelen (preventief) moeten worden hersteld. Dit alles valt onder de noemer groot onderhoud.

#### Beheer

De kosten voor het beheer betreffen alle kosten om een parkeergarage normaal te kunnen laten functioneren exclusief de kosten voor groot onderhoud. In het volgende hoofdstuk "Beheer" is dit gespecificeerd.

#### Btw-plicht

Als een gemeente een parkeergarage exploiteert is zij btw-plichtig. Bij de Programmawet van 27

december 2006 is een wijziging van artikel 6 uit het Wetboek van de belastingen over de toegevoegde waarde doorgevoerd. In het derde lid van het artikel is bepaald dat: “Zij (gemeenten en openbare instellingen; red) worden in elk geval als belastingplichtige voor de belasting over de toegevoegde waarde beschouwd voor de volgende werkzaamheden of handelingen, voor zover deze niet van onbeduidende omvang zijn:.....

8° de exploitatie en het verlenen van rechten op de exploitatie van een parkeergelegenheid, een opslagplaats en/of een kampeerterrein”

Als een gemeente een parkeergarage exploiteert is zij, ongeacht wie namens haar de daadwerkelijke werkzaamheden verricht, verplicht btw af te dragen over het verschil tussen uitgaven en inkomsten die aan garage kunnen worden toegerekend. Het gevolg van die btw-plicht is dat de gemeente extra taken krijgt:

- Het voeren van een aangepaste boekhouding die rekening houdt met de btw.
- Het tijdig indienen van btw-aangiften.
- Het aanrekenen van btw op uitgeschreven facturen (en die terug storten).
- Het recupereren van btw op inkomende facturen.
- Onderscheid maken naar BTW-tarieven (6%, 21%).

Deze wetsaanpassing spreekt duidelijk over zowel “de exploitatie” en “het verlenen van rechten op exploitatie”. Dit betekent dus ook dat wanneer een stad of gemeente aan een particulier bedrijf een concessie verleent om het parkeren in die gemeente te exploiteren, en de gemeente daarvoor een vergoeding ontvangt, dat de gemeente over deze vergoeding btw dient af te dragen

### 3.4 Straatparkeren nader bekeken

Betalend straatparkeren geldt meestal als een bron van inkomsten. Gemeenten en steden die zelf zowel het parkeren op straat als in garages exploiteren gebruiken het positief resultaat uit het straatparkeren meestal om de tekorten op de exploitatie van parkeergarages te dekken. De omvang van de inkomsten is afhankelijk van een aantal factoren, zoals tarief, aantal parkeerplaatsen en betaalgedrag van de bezoekers. Anderzijds is de handhaving van het parkeren op straat kostenintensief. Niet alleen moeten kosten worden gemaakt voor de infrastructuur (bebording, belijning en automaten) ook de personeelskosten zijn groot. Als een gemeente niet kiest voor betalend parkeren, maar bijvoorbeeld voor blauwe zones, dan verdwijnen de inkomsten terwijl de kosten voor de handhaving vergelijkbaar blijven. Deze paragraaf gaat zowel op betalend als niet betalend straatparkeren in.

#### 3.4.1 Inkomsten uit straatparkeren

De inkomsten uit parkeren zijn sterk afhankelijk van de wijze waarop de gemeente het parkeren op straat reguleert. Als zij kiezen voor betalend parkeren, dan zijn er zowel inkomsten uit het parkeren (metergelden), uit bewonerskaarten en kaarten voor andere doelgroepen (Ministerieel besluit van 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart), en uit de handhaving (belastingen, retributies, naheffingen of administratieve sanctie). Als een gemeente kiest voor een reguleringsvorm waarbij een parkeerder gratis kan parkeren en voor het parkeren voorbehouden aan bewoners (indien gratis) dan komen de inkomsten uit het parkeren te vervallen.

### 3.4.2 Kosten van straatparkeren

In Tabel 2 zijn de kosten voor het beheer van straatparkeren weergegeven.

Tabel 2 Kostenposten van parkeerregulering op straat

	Betalend parkeren	Overige maatregelen (vb. blauwe zone)
<b>Personeelskosten</b>		
Parkeertoezichters	x	x
Medewerkers technisch beheer	x	
Medewerkers administratie	x	x
Financiële controle	x	
Roostertoeslag parkeercontrole <sup>3</sup>	x	x
<b>Kosten eens per 5 - 10 jaar</b>		
Vernieuwen werkplekken	x	x
Vernieuwen parkeerkaartenbeheersysteem	x	x
Vervangen handterminals	x	x
Opleidingen en bijscholing controleurs	x	x
Vervangen parkeerautomaten	x	
<b>Structurele kosten</b>		
Huisvesting	x	x
Abonnement voor gebruik Proton	x	
Groot onderhoud automaten	x	
Exploitatie automaten	x	
Lediging automaten + geld tellen	x	
Licentiekosten i.v.m. beheerssoftware etc.	x	x
Communicatie automaten en medewerkers	x	
Voertuigen	x	x
Overige ICT-kosten	x	x
Uniform	x	x
Afhandeling 'Retributie'	x	
Bezwaar en beroep	x	
Wegslepen	x	
Onvoorziene	x	x

#### Personeelskosten

Ongeacht voor welke vorm van parkeerregulering een gemeente kiest; de personeelskosten maken een belangrijk deel uit van de handhavingskosten. De personeelskosten bij betalend parkeren zijn in het algemeen hoger dan bij de overige vormen van regulering.

- Bij betalend parkeren zijn er kosten voor het **technische beheer van de parkeerautomaten**. Het gaat hier in ieder geval om zaken om de automaten dagelijks te kunnen laten functioneren, zoals het bijvullen van de ticketrollen, het verhelpen van kleine storingen, etc. Ook de financiële controle is extra in vergelijking met niet-betalend parkeren. Het geld uit de automaten

moet worden geteld en gestort bij de bank. Om fraude en diefstal te voorkomen is een sluitende controle van de inkomsten in de automaten noodzakelijk.

- De noodzaak voor een [aparte medewerker parkeerkaarten](#) hangt af van het aantal parkeerplaatsen. In een gemeente waar jaarlijks 300 parkeerkaarten worden verstrekt, kan de gemeente dit wellicht in de bestaande organisatie opvangen. In een gemeente met 50.000 betaalde plaatsen en waar bewoners met parkeerkaarten mogen parkeren zal een aparte organisatie voor het verstrekken van parkeerkaarten waarschijnlijk wel noodzakelijk zijn.

#### Periodiek terugkomende kosten (eens per 5 – 10 jaar)

Een deel van de kosten wordt gevormd door aanschaffingen met een beperkte levensduur. Deze zaken dienen eens in de 5 tot 10 jaar te worden vervangen.

- Hoewel de activiteiten van de handhavers zich voornamelijk buiten afspelen, blijven [werkplekken](#) noodzakelijk. Een deel van de werkzaamheden blijft op kantoor plaatsvinden. Omdat de handhaving in ploegendienst plaatsvindt, is het raadzaam om de werkplekken uit te rusten als flexplekken, zodat meerdere werknemers van 1 werkplek gebruik kunnen maken.
- Het benodigde [systeem](#) dat helpt bij de administratie van [parkeerkaarten](#). Dit is afhankelijk van het aantal parkeerkaarten dat wordt verstrekt. Bij een klein aantal kan een eenvoudig spreadsheetprogramma volstaan. Bij grotere hoeveelheden zijn digitale parkeerkaarten wellicht een optie.
- De wijze van [parkeerkaartenverstrekking](#), bepaalt ook de noodzakelijke kwaliteit van de handhavingsterminals. In de meest eenvoudige vorm gaat het om een bonnenboekje. In de meest complexe vorm is het een apparaat dat streepjescodes, transponders en kentekens kan lezen, draadloos verbinding kan maken met een centrale database en uiteraard ook als printer kan worden gebruikt.
- Het gewenste opleidingsniveau is bepalend voor de kosten voor de [opleiding](#) van de controleurs.
- De kosten voor [parkeerautomaten](#) hangen samen met de gewenste specificatie. Des te meer functionaliteiten, des te duurder de automaten. Het is goed om bij de aanbesteding vooruit te kijken naar de toekomst als wellicht meer automaten nodig zijn. In de regel geldt dat des te meer men bestelt, des te lager de prijs per eenheid wordt.

#### Structurele kosten

Dit betreft de overige, jaarlijks terugkerende kosten:

- [Licentiekosten](#) zijn aan de orde als de gemeente een specifiek parkeerkaartensysteem voor parkeren aanschafft.
- [Communicatie](#) tussen handterminals en de centrale databank (back office) is noodzakelijk in het geval van digitale parkeerkaarten of parkeerkaarten op kenteken. Ook de controleurs moeten in staat zijn om met elkaar en met de meldkamer of back office te kunnen communiceren. De mogelijkheid om te kunnen communiceren is mede bepalend voor de veiligheid van de controleur.

- De **kosten om de retributie af te handelen** zijn de kosten die de gemeente maakt om een retributie daadwerkelijk te innen. Ook kan hier worden gelezen “naheffing”, bij een belastingregime, of “administratieve sanctie” als die van toepassing is.
- Als iemand het niet eens is met een boete kan hij daartegen **bezwaar** indienen. De gemeente maakt in dat geval kosten voor de behandeling van deze bezwaren.
- De kosten voor **wegslepen** zijn uitsluitend van belang indien een gemeente daadwerkelijk wegsleept. Meestal zijn de feitelijke kosten hoger dan de kosten die de gemeente in rekening brengt.
- Het aanbrenge van **wielklemmen** (als dit gebeurt) brengt ook kosten met zich mee.

### 3.5 Exploitatie: uitbesteden of niet?

Het uitbesteden van parkeerexploitatie gaat veel verder dan het uitbesteden van parkeerbeheer. In het laatste geval houdt de gemeente als opdrachtgever alle touwtjes in handen. Ze krijgt als het ware alleen een rekening voor de uren die in het beheer gemaakt zijn. Als (een deel van) het financiële risico ook wordt uitbesteed ontstaat een andere situatie. De exploitant zal dan ook ruimte claimen om zijn eigen financieel risico te beperken, bijvoorbeeld door een vrijheid te claimen in de tariefstelling, in de werving van klanten, of door het laten afkopen van de onrendabele top. Het uitbesteden van de exploitatie speelt alleen bij garages (terreinen); bij straatparkeren komt dit vrijwel niet voor (alleen in de vorm van een concessie).

Parkeerexploitatie is gedefinieerd als: “**Alle beslissingen rond parkeren die inkomsten of uitgaven genereren voor de exploitant van de parkeerplaatsen. Het gaat om strategische beslissingen zoals het parkeertarief, de keuze voor het al dan niet uitbesteden, exploitatiemodellen voor een parkeergarage of het sluiten van prestatiecontracten m.b.t. de handhaving op straat. Het zijn beslissingen waaraan een zeker financieel risico aan is verbonden.**”

Hoewel het aantrekkelijk lijkt om financiële risico's te bannen, staat het uitbesteden van de exploitatie gelijk aan het uit handen geven van een deel van de regie over de publieksgarages. Hier dient een gemeente zeer terughoudend mee om te gaan. Want als zij deze regie mist, gaat voor haar een belangrijk instrument in het mobiliteitsbeleid verloren. De vraag of exploitatie kan worden uitbesteed vereist dus eerst een antwoord op de mate van regie die een gemeente wil houden.

Bij het uitbesteden door de gemeente van de exploitatie van publieksgarages aan een particulier bedrijf dienen afspraken gemaakt te worden over:

- Het **aantal parkeerplaatsen**: het is voor een duurzaam parkeerbeleid onwenselijk als de private partij naar eigen goeddunken zelf parkeerplaatsen kan aanleggen of opheffen. De gemeente zal regie moeten voeren op de capaciteit.
- **Tariefbepaling, parkeerkaarten en abonnementen**: om auto's van straat in de garage te lokken is een garagetarief lager dan het straattarief nodig. Andere exploitanten stellen dat de garage een kwaliteitsproduct is en zullen meer willen vragen. De gemeente kan regie houden op het tarief middels een gemeentelijk reglement. Gezien de directe financiële consequenties zal de

gemeente zorgvuldig om moeten gaan met het voorschrijven van het tarief. Belangrijk is of de exploitant ja dan nee reglementair de mogelijkheid krijgt om naast tickets ook abonnementen te verkopen. Met abonnementen zal de publieksgarages ook vol kunnen komen met woonwerkverkeer en bewoners.

- **Uitgifte van parkeerkaarten, abonnementen voor garages en terreinen:** het is logisch om deze taak te leggen bij de partij die het meest direct bij het product betrokken is. Als de exploitant deze taak voor zijn rekening neemt zal de gemeente contractueel moeten eisen dat de administratie wel inzichtelijk is voor de gemeente. Zo is afstemming te bereiken tussen garage- en straatparkeren en te voorkomen dat iemand abonnementen voor straatparkeren krijgt waar hij volgens het parkeerbeleid geen recht op heeft omdat hij ook over een garageplaats beschikt.

Uitbesteding van parkeren zal bij voorkeur plaatsvinden aan:

- Een **Intern of Extern Verzelfstandigde Agentschap**, waarvan de gemeente 100% eigenaar is.
- Een **Publiek Private Samenwerking**, waarbij de gemeente in ieder geval zeggenschap heeft over bovenstaande aandachtspunten. Zij kan dit afdwingen via een beheersovereenkomst.

Het uitbesteden van de parkeerexploitatie in de vorm van een concessie wordt ten stelligste ontraden. Bij deze vorm van uitbesteden (zie ook het voorbeeld in de inleiding van dit hoofdstuk) verliest de gemeente niet alleen de regie op het parkeren, ook loopt zij een belangrijk deel van de mogelijke inkomsten mis.

# 4 Beheer

## 4.1 Inleiding

Parkeerbeheer is gedefinieerd als: “De feitelijke handelingen die noodzakelijk zijn om de parkeergelegenheid naar wens te laten functioneren. Beheer betreft de operationele aspecten van het beleid. Voorbeelden zijn het organiseren van de handhaving van het parkeren op straat, de uitgifte van parkeerkaarten en garageabbonnementen en het toezicht in de garage. Er is geen sprake van financieel risico.”

Het gaat hierbij om de dagelijkse zaken die een beheerder van het parkeren op straat of de beheerder van een parkeergarage moet doen om de zaak draaiende te houden. Het betreft zaken die moeten gebeuren, maar waarvoor wel vrijheid is hoe het gebeurt.

Omdat efficiënt beheer bijdraagt tot het reduceren van de kosten staat de gemeente voor de opgave om het beheer zo efficiënt mogelijk te organiseren, zonder dat ten koste gaat van de gewenste kwaliteit. Zij heeft daarbij de mogelijkheid om het zelf te doen of om (een deel van de) taken uit te besteden. Om deze afweging te kunnen maken heeft de gemeente kennis nodig over wat beheer van parkeren inhoudt.

## 4.2 De beheerorganisatie

### 4.2.1 Takenpakket

De beheerorganisatie, ongeacht of het gaat om een gemeentelijke organisatie of een ingehuurd private partij, voert het vastgestelde gemeentelijke beleid uit. De taken en werkzaamheden zijn afhankelijk van de invulling van het parkeerbeleid en de organisatie van het parkeeraanbod (parkeren op de openbare weg, in een garage of op een afgesloten parkeerterrein met slagboom).

#### Aard en omvang van een beheerorganisatie

De aard en de omvang van een beheerorganisatie is afhankelijk van de wijze waarop het parkeren in een gemeente georganiseerd en gereguleerd is. Ook de omvang, in aantallen parkeerplaatsen, van het gereguleerde gebied is bepalend voor de wijze waarop het beheer is georganiseerd. Het reguleren van 100.000 parkeerplaatsen op de openbare weg verlangt een andere organisatie dan het reguleren van 100 parkeerplaatsen op een terrein. De vraag is echter hoe te komen tot een efficiënte organisatie. Moet de gemeente alles zelf uitvoeren, of kan zij een deel van de, of misschien wel alle beheerwerkzaamheden uitbesteden, waardoor zijzelf uitsluitend verantwoordelijk is voor de exploitatie.



*De stad Gent heeft een eigen gemeentelijk parkeerbedrijf dat functioneert als een intern verzelfstandigd agentschap. Een groot gedeelte van de werkzaamheden besteedt zij echter uit aan private partijen. Zo worden voor de parkeercontrole op straat en de bewaking van parkeergarages mensen van gecertificeerde bewakingsdiensten ingehuurd om de werkzaamheden te verrichten. Deze bedrijven zijn geselecteerd op basis van een Europese aanbesteding. De werkzaamheden van de parkeercontrole betreffen uitsluitend het registreren van voertuigen die niet aan de gede-*



*penaliseerde parkeerregels hebben voldaan. De administratieve afhandelingen en de inning van de retributies geschieden door het parkeerbedrijf zelf.*

#### Kader voor de uitvoering

Dat de uitvoeringsorganisatie (bijvoorbeeld parkeerbedrijf) een zwaarwegende stem heeft in de wijze waarop het parkeerbeleid wordt uitgevoerd is evident. Beleid is alleen goed als het ook uitvoerbaar is en de uitvoeringsorganisatie is de enige die dat goed (want praktijkondervindelijk) kan beoordelen. Het is echter niet aan te bevelen dat zij verantwoordelijk is voor het parkeerbeleid als zodanig. Uiteindelijk is het gemeentebestuur verantwoordelijk voor het mobiliteitsbeleid, en daarmee ook voor het parkeerbeleid van de stad of gemeente.

De uitvoeringsorganisatie fungeert meer en meer als drijvende kracht van het parkeerbeleid. Dit is het gevolg van het feit dat zij meer en meer een aanspreekpunt vormt voor parkeervraagstukken. Hierdoor is zij in staat om eerder vraagstukken te signaleren en mogelijke oplossingen voor te dragen. Naast een uitvoerende rol neemt de adviserende rol van een uitvoeringsorganisatie in belang toe. In gemeenten en steden waar (een vorm van) een gemeentelijk parkeerbedrijf actief is, ziet men vaak dat de verantwoordelijke diensten overleggen en hun gezamenlijke verantwoordelijkheid nemen.

## 4.2.2 Openbare weg en garages

Het beheer van het parkeren hangt sterk af van de locatie. Parkeren op de openbare weg vergt een andere vorm van beheer dan in parkeergarages. Zo is het beheer van parkeren op de openbare weg ten gevolge van controles arbeidsintensief. Bij parkeergarages ligt meer de nadruk op het technische beheer.

#### Openbare weg

De inhoudelijke werkzaamheden voor het beheer van het parkeren op de openbare weg zijn afhankelijk van de wijze waarop parkeerregulering daar plaats vindt. Het maakt verschil of een gemeente kiest voor bijvoorbeeld betalend parkeren, of voor de toepassing van een parkeerduurbeperking. In het eerste geval zijn er bijvoorbeeld automaten en verkeersborden nodig, terwijl er in het tweede geval geen sprake is van automaten. Daarnaast speelt ook de omvang van het te reguleren gebied een belangrijke rol. Het maakt een groot verschil of de parkeerregulering zich beperkt tot één winkelstraat, of zich uitstrekt over 28.000 parkeerplaatsen.

In het beheer is er sprake van drie hoofdactiviteiten.

**1. Beheer van de infrastructuur.** Hierbij gaat het om het beheer en onderhoud van de “hardware”, de fysieke elementen van de regulering. Naast parkeerautomaten (bij betalend parkeren), bebording en belijning gaat het hier ook om de achterliggende infrastructuur. Bijvoorbeeld de handterminals waarmee de handhaving de heffing registreert en uitschrijft.

**2. Administratief beheer.** Dit betreft de werkzaamheden die betrekking hebben op de uitgifte en vernieuwing van parkeerkaarten en het daarmee samenhangend relatiebeheer, inclusief de totale financiële administratie. Ook invordering van naheffingen, belasting of retributies, en de mogelijk daar uit volgende bezwaar en beroepsprocedures kunnen daartoe worden gerekend.

**3. Handhaving.** Een van de belangrijkste onderdelen van reguleren is het in stand houden van het systeem door het opvolgen van de regels. De handhaving betreft de mensen die op straat lopen om het parkeergedrag te controleren, zowel met betrekking tot betalingen als met betrekking tot fout parkeren.

Deze drie hoofdelementen zijn afzonderlijke werkzaamheden die los van elkaar zijn uit te voeren. De uitvoering kan in handen liggen van drie verschillende, gespecialiseerde, partijen. Deze kunnen ondergebracht zijn bij de gemeente, maar het kunnen ook private aanbieders van diensten zijn. Zeker het uitbesteden van het beheer van parkeerautomaten ligt voor de hand. Dit is specialistisch werk, waarbij het zelf doen alleen loont als de gemeente een groot aantal automaten in gebruik heeft.

Ook het uitbesteden van de handhaving kan een optie zijn. Het gaat hierbij zuiver om het inhuren van mensen die op straat de controle op de naleving van de gedepenaliseerde parkeerregels verrichten.

#### Parkeergarages of afgesloten terreinen

Op plaatsen waar voor het parkeren achteraf moet worden betaald, heeft het beheer meer weg van vastgoedbeheer, dan van het parkeerbeheer voor de straat. Zo is, omdat iedereen moet betalen, handhaving niet nodig. Wel is toezicht nodig op het gebruik van de garage. Dit is echter meer een conciërgeachtige functie, die zo nodig ook op afstand kan geschieden.

In het geval van beheer van garages of terreinen is sprake van drie hoofdactiviteiten:

**1. Beheer van de infrastructuur.** Naast het beheer van de toegangs- en kassasystemen maakt het gebouwbeheer een belangrijk deel van de werkzaamheden uit. Het gaat hierbij om zowel structurele werkzaamheden (zoals schoonmaak) als incidentele, specialistische werkzaamheden, zoals groot onderhoud en inspectie van de luchtverversingsinstallatie. De taken van een beheerorganisatie beperken zich tot de dagelijkse werkzaamheden en de coördinatie van de uit te besteden werkzaamheden.

De beheerlasten van een garage worden voor een belangrijk deel bij de bouw bepaald: onveilige en snel vervuilende hoeken, kwetsbare verlichting, onbereikbare kabelsystemen.

**2. Administratief beheer.** Het administratieve beheer bij garages is, in vergelijking met het straatparkeren minder gecompliceerd. Primair gaat het om de verwerking van de inkomsten en de uitgifte van abonnementen. Deze laatste is vergelijkbaar met de uitgifte van parkeerkaarten op de openbare weg.

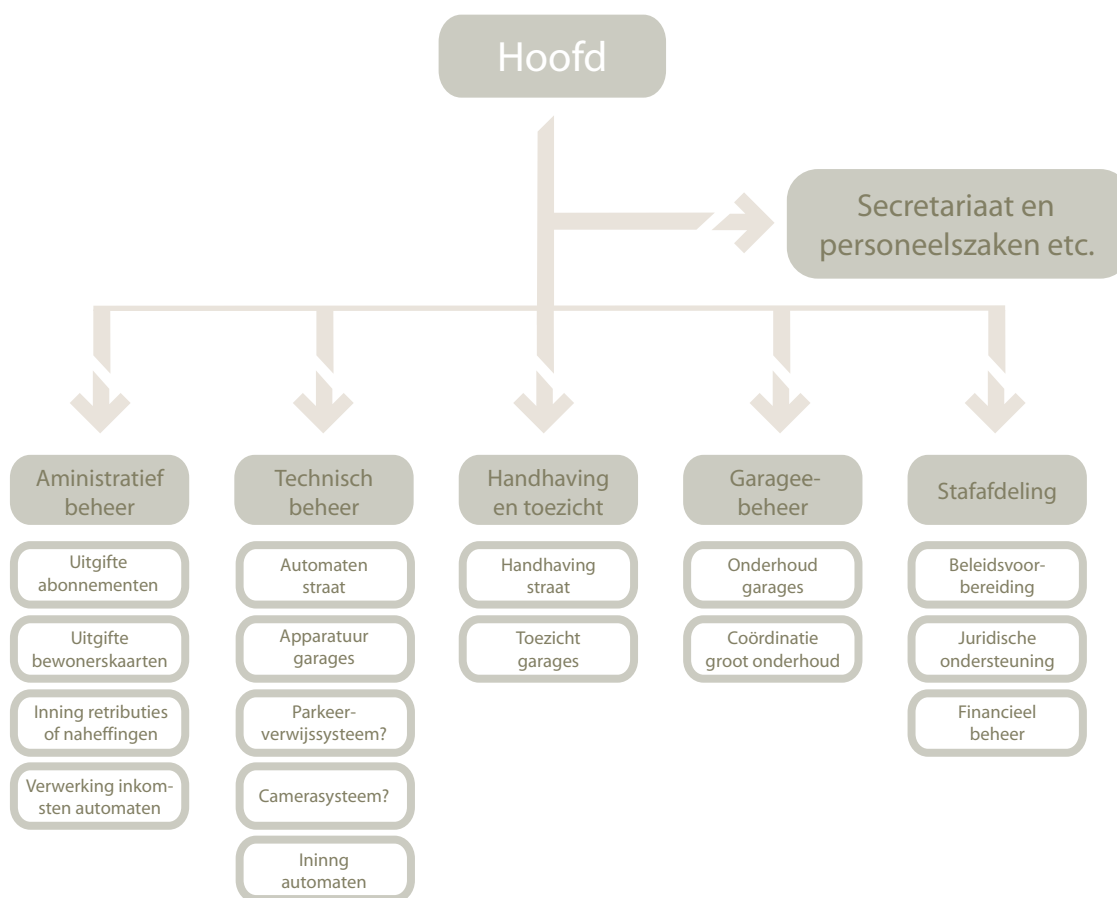
De kosten voor het administratieve beheer in een garage worden in belangrijke mate bepaald door het systeem van toegangsverlening dat wordt toegepast. Daar zijn veel mogelijkheden voor beschikbaar: via barcodes, met creditkaarten, met abonnementen, enzovoort. Sommige garages zijn volautomatisch.

**3. Toezicht op het gebruik van de voorziening.** Bewaking in garages wordt door de gebruiker op prijs gesteld. Zeker in oudere garages is het gevoel van onveiligheid soms groot. Toezicht, ter plekke of op afstand, wordt dan hoog gewaardeerd. Toezicht is ook noodzakelijk om eventuele storingen bij de slagbomen snel te kunnen verhelpen. Niets is zo vervelend als de garage niet meer uit te kunnen rijden.

### 4.2.3 Organisatie en formatie

In het meest uitgebreide geval doet een gemeente het volledige beheer. Zij kan dit doen als onderdeel van de algemene dienst, als intern verzelfstandigd agentschap of zij richt hiervoor een extern verzelfstandigd agentschap op. Hoe de gemeente het regelt bepaalt ze zelf.

*Figuur 4 Organigram parkeerorganisatie*



Bovenstaand organigram is een voorbeeld van de wijze waarop een gemeente een parkeerbeheerorganisatie kan inrichten. In de praktijk is dit de basis waarop wordt gevarieerd. Zo is de omvang en aard van de stafafdeling afhankelijk van de feitelijke werkzaamheden die aan de organisatie worden toebedeeld. Van beleidsvoorbereiding zal geen sprake zijn als de organisatie zich uitsluitend bezighoudt met beheer.

Hetzelfde geldt voor bijna alle andere elementen, zoals personeelszaken (wellicht voorbehouden aan de Algemene Dienst), de uitgifte van parkeerkaarten (misschien is er in de gemeente een

centraal uitgifte punt voor parkeerkaarten en dergelijke kaarten), handhaving (het is mogelijk dat dit element is uitbesteed), enz.

### Personeelsbestand

Hoeveel mensen heeft een parkeerorganisatie nodig? Het antwoord op deze vraag is van grote invloed op de kosten. Oordelen of uitbesteden (financieel) wenselijk is, kan pas als men zicht heeft op het personeelsbestand van de organisatie waarmee men de werkzaamheden zelf zou uitvoeren.

#### • Handhaving

Bij een organisatie, zoals in de vorige paragraaf beschreven, ligt het zwaartepunt van het personeelsbestand bij de handhaving op het straatparkeren. Dit is een arbeidsintensieve taak. Des te groter het gereguleerde gebied en des te hoger het aantal keren per week dat men wil controleren, des te meer mankracht men nodig heeft. Direct na de invoering van parkeerregulering zal intensiever moeten worden gehandhaafd.

Het globaal berekenen van de formatie voor de handhaving op straat kan met de volgende formule:

Formatie:  $((A \times B) \times C \times 52) / 3600 / 1600$

A = Aantal parkeerplaatsen dat moet worden gehandhaafd

B = Handhavingsfrequentie per week

C = Handhavingstijd per parkeerplaats in seconden (standaard = 12)

52 = Aantal weken per jaar

3600 = Aantal seconden per uur

1600 = Aantal productieve uren per jaar bij een 40-urige werkweek

Bij 1.500 parkeerplaatsen is een formatie nodig van 0,5. Deze formule is niet bedoeld om de personeelsbezetting exact uit te rekenen, maar geeft een orde van grootte. Zo houdt de formule geen rekening met de werktijden en de werkroosters en eventueel het opereren in koppels. Als die wensen bekend zijn kan een meer gedetailleerde berekening worden opgesteld.

#### • Technisch beheer

De personeelsbezetting voor het technische beheer is afhankelijk van het aantal "apparaten" (parkeerautomaten, parkeerverwijssysteem, kassasystemen in garages, et cetera) dat nodig is om de parkeerregulering correct te laten verlopen. Bij betalend parkeren zal dit meer zijn dan bij regulering, waarbij geen parkeerautomaten aanwezig zijn. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de tijden dat de "apparaten" beschikbaar moeten zijn. Als bijvoorbeeld een parkeergarage 24 uur per dag open is, moet iemand 24 uur per dag beschikbaar zijn om storingen in de garage op te lossen. Technisch beheer kan eventueel worden gekoppeld aan toezicht op afstand in de parkeergarages.

#### • Administratief beheer

In tegenstelling tot de handhaving en het technisch beheer, is het administratief beheer een nine-to-five job. De omvang van deze afdeling is, naast de taken die zij moet uitvoeren, afhankelijk van de wijze waarop en de frequentie waarmee parkeerkaarten worden verstrekt en van

de hoeveelheden retributies / naheffingen die zij te verwerken krijgen en de inkomsten uit de parkeerautomaten die verwerkt moeten worden.

- [Garagebeheer](#)

Of garagebeheer een aparte “afdeling” is in een beheerorganisatie, is nog maar de vraag. De werkzaamheden die deze “afdeling” verricht kunnen zo nodig ook ondergebracht worden bij de andere afdelingen. Wel is het van belang om voldoende kennis over vastgoedbeheer in huis te hebben.

## 4.3 Handhaving

### 4.3.1 Psychologie van het betaalgedrag

Voor een groot deel van de parkeerders is de keuze om wel of niet te betalen een afweging van de kosten en baten. Over het algemeen neemt de betalingsbereidheid af naarmate de kosten voor het parkeren toenemen en naarmate de pakkans afneemt. De belangrijkste factoren die van invloed zijn op het betaalgedrag zijn:

- [De perceptie van de handhaving](#)

Het is niet zozeer de kwaliteit van de handhaving, als wel de perceptie van de handhaving die van invloed is op de betalingsgraad. Zolang men het idee heeft dat de handhaving stringent is, zal de betalingsgraad navenant zijn. De feitelijke handhaving is erop gericht om de perceptie in positieve zin te beïnvloeden.

- [De beschikbaarheid van de automaten](#)

Om te kunnen betalen moet men hiervoor in de gelegenheid worden gesteld. Dit betekent dat er voldoende apparaten in werking moeten zijn. Een enkele automaat buiten werking zal nauwelijks tot geen invloed hebben op het betaalgedrag. Als een cluster van automaten uitvalt, zal dat wel het geval zijn.

- [Het tarief](#)

Naarmate het tarief toeneemt, neemt de betalingsgraad af. Hoewel parkeertarieven geen maximum kennen worden deze begrensd door de hoogte van de retributie. Als de prijs voor het parkeren hoger is dan voor de opgelegde retributie (vb. halfdagtarief), dan zal de parkeerder geen ticket uit de automaat nemen; hij wacht de retributie dan wel af. Minstens even belangrijk overigens is de beschikbaarheid aan munten!

- [De parkeerduur](#)

De afweging om al dan niet te betalen is voor velen niet meer dan een kansberekening. Naarmate de parkeerduur toeneemt, is de pakkans groter. Dit betekent dat naarmate de parkeerduur langer wordt de betalingsbereidheid ook toeneemt.

- [De mogelijkheid om parkeerkosten te verhalen op de werkgever](#)

Het maakt een groot verschil of parkeerkosten door de automobilist kunnen worden verhaald. In het geval dat doorberekening mogelijk is, zal nagenoeg altijd worden betaald. Dit maakt zakelijke bezoekers ook tot relatief goede betalende. Anderzijds zal hun parkeergedrag slechts in beperkte mate worden beïnvloed door de hoogte van het parkeertarief.

Het imago dat een gemeente heeft als het gaat om de handhaving van parkeren is voor het bereiken van een hoge betalingsgraad van een essentieel belang. Zolang een gemeente de naam heeft om laks om te gaan met de handhaving zal de regulerende werking van het parkeren geringer zijn dan een gemeente die de naam heeft om strikt te handhaven. Niet alleen leidt strakke handhaving tot een betere betalingsgraad en parkeergedrag, tevens zal men bewuster de afweging maken of men wel of niet met de auto naar de gemeente komt.



*De stad Amsterdam heeft het imago dat het parkeren duur is, dat iedereen die niet betaald een wielklem krijgt en dat er geen plaats is. Velen kiezen er daarom voor om niet met de auto naar Amsterdam te komen, maar met de trein, of om samen te reizen als dat nodig is. Amsterdam heeft nu eenmaal het imago dat je er met de auto niet wezen moet. De parkeersituatie verschilt echter niet wezenlijk met die van de andere grote steden in Nederland, waar men wel met de auto naar toegaat.*

De hoogte van de parkeertarieven wordt in het retributiesysteem beperkt door de kostenmotivering. Dit kan een rem zetten op te hoge tarieven. Deze rem ontbreekt bij het belastingstelsel.

### 4.3.2 Handhavingstechnieken

De technieken voor de handhaving zijn erop gericht om zo optimaal mogelijk om te gaan met handhavingscapaciteit, zodat de uitvoerder van de handhavingswerkzaamheden (gemeente of privaat bedrijf) niet meer mensen in dienst hoeft te hebben dan strikt noodzakelijk. Er zal een evenwicht in handhaving moeten worden bereikt waar zaken als kosten, effecten, mogelijkheden voor een optimale personeelsinzet een rol spelen. Het gaat hierbij zowel om de controle op straat, als om op de afhandeling van de opgelegde sancties of retributies en de eventueel daarmee samenhangende bezwaarschriften. Een goede handhaving begint bij een goede handhavingorganisatie met voldoende capaciteit.

#### Juiste strategie

Over het algemeen vinden mensen het onprettig als ze niet weten waar ze aan toe zijn. Op dit gegeven is de handhavingstrategie gebaseerd waarbij bijna willekeurig wordt gehandhaafd. Dan weer een week 5 keer per dag en vervolgens een week 1 keer per dag en vervolgens een maand lang 3 keer per dag. De handhaving wordt voor de parkeerder onvoorspelbaar, en hij/zij zal daarom meer geneigd zijn om aan de parkeerregels te voldoen.

#### Juiste uitrusting

Een andere mogelijkheid om de handhaving efficiënter te maken is het toepassen van digitale parkeerkaarten. Dit betekent dat een parkeerkaarthouder geen papier of vignet achter de ruit krijgt, maar een transponder, streepjescode of soms zelfs helemaal niets. In dat laatste geval is zijn kenteken de parkeerkaart. De handhaving geschiedt door het scannen van genoemde kaart of kenteken. Als de parkeerkaart in de database zit, dan is er betaald, anders wordt er een retributie, belasting of sanctie opgelegd. De winst zit in de administratieve vereenvoudiging.

Onlosmakelijk verbonden met een digitale parkeerkaart zijn de handterminal en een geoptimaliseerd back-officesysteem. De back-office, waar de parkeerkaartadministratie plaatsvindt en de bekeuringen worden verwerkt, kan zo tot een minimum beperkt worden. Ook kunnen de handhavers op deze manier langer op straat lopen dan wanneer alles handmatig moet worden verwerkt.

Een verdergaande optie is de situatie waarin de parkeerder in het bezit moet zijn van een digitale parkeerkaart of zijn kenteken moet hebben geregistreerd bij betaling. In dat geval kan de handhaving plaatsvinden door met een camera al rijdend de kentekens van de geparkeerde auto's op te nemen en deze te vergelijken met de database van de voertuigen die op dat moment geregistreerd stonden als geparkeerd en betaald. Voertuigen die niet als zodanig in de database staan kunnen vervolgens een belasting of retributie opgelegd worden. Zij krijgen die dan binnen een paar dagen in huis. Het is evident dat een dergelijke systematiek alleen handig is voor een gemeente die een groot aantal parkeerplaatsen in beheer heeft en bereid is om in een dergelijk systeem te investeren.

### 4.3.3 Sanctiemogelijkheden

Parkeerregulering op straat gaat gepaard met handhaving. De strafrechtelijke sancties bij parkeren zijn uit het strafrecht gehaald. Dit leidt ertoe dat het opleggen van sancties voor een belangrijk deel een gemeentelijke aangelegenheid geworden is.

Sanctioneren door de gemeente

Met de wet van 7 februari 2003, houdende verschillende bepalingen in zake de verkeersveiligheid is de handhaving op het parkeren voor een belangrijk deel gedepenaliseerd. Volgende parkeerhandelingen worden niet meer strafrechtelijk bestraft:

- de beperkte parkeertijd;
- het betalend parkeren;
- het parkeren op plaatsen voorbehouden aan bewoners of houders van parkeerkaarten.

De wetgever geeft voor deze depenalisering als argument dat "het parkeren hier niet leidt tot hinder voor de vlotheid van het verkeer, noch een bijzonder gevaar vormt. Het komt de gemeenten toe deze parkeerplaatsen te beheren in het raam van de contractuele band met de bezetter van de plaats". Overige overtredingen, zoals parkeren op plaatsen waar dat in het geheel niet mag, blijven echter onder het strafrecht vallen.

De handhaving door de gemeente van de gedepenaliseerde elementen van de parkeerregulering geschiedt door een heffing. Krachtens art. 37 van bovengenoemde wet kunnen gemeenteraden "overeenkomstig de wetgeving en de reglementen op de politie van het wegverkeer, reglementen inzake het parkeren vaststellen, die betrekking hebben op parkeren voor een beperkte tijd, het betalend parkeren en het parkeren voorbehouden aan de bewoners, dan kunnen zij parkeerheffingen instellen die van toepassing zijn op motorvoertuigen".

De gemeente heeft de keuze uit drie soorten heffingen:

- Retributie
- Belasting
- Administratieve sanctie

Retributie of belastingen zijn de meest geëigende instrumenten voor het toepassen van een dergelijke heffing. Afhankelijk van de aard en omvang van het gereguleerde areaal en welke partij de handhaving uitvoert, zal een gemeente kiezen voor een retributie (o.a. Gent, Antwerpen) of belasting (o.a. Brugge, Kortrijk).

Toepassing van de administratieve sanctie leidt tot veel administratieve rompslomp. Het proces van opleggen en innen van zowel de retributie, als de belasting is eenvoudiger dan dat van de administratieve sanctie. In een enkel geval wordt de administratieve sanctie gebruikt op het moment dat de parkeerder zijn retributie weigert te betalen. Op die wijze kan een gang naar de burgerlijke rechter worden vermeden.



*De sanctionerende ambtenaar*

*Bij een administratieve sanctie zal een gemeente ook een sanctionerend ambtenaar moeten aanstellen. Deze ambtenaar kan ook optreden namens andere gemeenten of vanuit de provincie maar mag niet werkzaam zijn bij het gemeentelijke parkeerbedrijf.*

### RETRIBUTIE OF BELASTING?

Retributies en belastingen kennen tal van overeenkomsten, maar ook een paar wezenlijke verschillen, waarvoor het voor de ene gemeente aantrekkelijk is om te werken met belastingen en voor de andere gemeente het meer voor de hand ligt om te werken met retributies.

- Het toepassen van **belastingen** biedt een aantal voordelen. Niet alleen kan de hoogte van de belastingen los van enig criterium worden bepaald. Het toepassen van een parkeertarief van 200,- per uur is zonder meer mogelijk.
- De **retributie** is een billijke vergoeding voor een geleverde dienst. De hoogte van de vergoeding is daarmee gerelateerd aan de geleverde dienst. De hoogte van het tarief is daarmee begrensd en moet worden gemotiveerd aan de hand van een kostenverslag. Een tarief van bijvoorbeeld € 3,00 per uur kan misschien nog als billijk doorgaan, een tarief van € 200 per uur niet. De inning van de retributie verloopt voor een belangrijk deel gelijk aan de inning van een belasting. In beide gevallen krijgt de wanbetaler een aanmaning en wordt alsnog in de gelegenheid gesteld om te betalen. Als deze uiteindelijk daar geen gehoor aan geeft, kan in het geval van belastingen direct een invorderingsprocedure worden gestart. Dit kan zonder tussenkomst van een rechter of bestuursorgaan. Bij toepassing van retributie is voor de invordering een rechtelijke uitspraak nodig. Dit betekent een gang naar de Burgerlijke Rechterbank, alvorens kan worden geïnd.

*De stad Gent lost dit laatste op een creatieve manier op. Als een parkeerder geen gehoor geeft aan twee aanmaningen, dan krijgt deze een administratieve boete opgelegd. De gang naar de vrederechter kan zo worden vermeden. Het bestuursorgaan (i.c. een daartoe aangewezen ambtenaar) neemt deze rol op zich. De hoogte van de boete is dusdanig gekozen dat het traject schriftelijk kan worden afgedaan. Indien dan alsnog niet wordt betaald rest een gang naar de burgerlijke rechter.*

### Voor- en nadelen parkeerbelasting

In veel gevallen ligt de keuze voor het toepassen van parkeerbelasting voor de hand. Er kleven echter ook twee kenmerken aan deze methode. In de eerste plaats kent de invorderingsprocedure een hoorplicht door het college van Burgemeester en Schepenen. Als iemand mondeling zijn verweer wil doen dan moet dit voor het quorum van het college. De meerderheid (minimaal helft + 1) van de collegeleden moet aanwezig zijn. Voor de rechtsgang uiteraard een positief aspect, maar tevens kan dit een zware belasting vormen op de agenda van het college van Burgemeester en Schepenen.



*Voor de stad Gent is dit een belangrijke reden om vast te blijven houden aan retributies. Zij wil het college niet belasten met een veelheid aan hoorzittingen. Voor Kortrijk ligt dit anders. Als centrumgemeente is het parkeerareaal minder groot dan van de stad Gent (5.000 vs. 28.000) het aantal hoorzittingen voor het college is daar zo klein (enkele per maand) dat dit geen beletsel vormt.*

Een ander aandachtspunt is dat parkeerbelastingen niet kunnen worden geïnd door een private partij. Uitbesteding van de inning van de gelden is daarom niet mogelijk. Alleen als een parkeerbedrijf is georganiseerd als een stadsdienst of Autonoom GemeenteBedrijf (AGB) is inning door een Extern Verzelfstandigde Agent mogelijk. Als het parkeergebeuren is verzelfstandigd in een andere rechtsvorm als een bvba of NV is inning van belastingen niet meer mogelijk.

In onderstaande tabel is bovenstaande samengevat.

*Tabel 3: Retributie versus belasting*

	Retributie	Belasting
Definitie	Een billijke vergoeding voor een geleverde dienst	Een heffing op een verleende dienst
Hoogte tarief	"Billijk"	Onbegrensd
Bij niet betalen	Aanmaning	Naheffing + invordering
Bij conflict	Via vrederechter of via bestuursrechterlijke afdoening	Hoorplicht College van Burgemeester en Schepenen met quorum (helft + 1)
Uitbestedbaar	Ja	Nee, tenzij aan een stadsdienst, intern verzelfstandigd agentschap of Autonoom Gemeentebedrijf

Globaal kan daarom worden gesteld dat belastingen aantrekkelijk zijn voor steden en gemeenten die niet van plan zijn om de inning van de parkeergelden uit te besteden. Het toepassen van retributies is aantrekkelijk voor de grotere steden en gemeenten als zij de voornemens hebben om de inning van de parkeergelden uit te besteden.

#### Handhaven door de politie

Hoewel de politie bevoegd blijft om ook de gedepenaliseerde elementen te handhaven, ziet zij daar in de praktijk vaak vanaf en laat dit veelal over aan de gemeente. Zij beperkt zich voornamelijk tot het handhaven van de locaties waar parkeren in zijn totaliteit niet is toegestaan. Deze handhaving blijft strafrechtelijk. De grondslag voor deze handhaving is gelegen in [het K.B. van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg](#).

Bij de vaststelling van een overtreding kan de politie een zogenaamde "onmiddellijke inning" opleggen. Als de overtreder deze betaalt, is de zaak afgedaan. Indien de overtreder echter niet betaalt, dan maakt de politie een [proces-verbaal](#) op. Hierbij wordt de overtreder gehoord. Het proces-verbaal wordt vervolgens aan het Openbaar Ministerie voorgelegd.

Deze beslist of:

- [het proces-verbaal wordt geseponneerd;](#)
- [er minnelijke schikking wordt voorgesteld;](#)
- [de kwestie wordt doorverwezen naar de Politierechter.](#)

Bij beroep komt de kwestie voor bij de Correctionele rechtbank. Daarna is cassatie mogelijk bij het Hof van Cassatie.

### [Geldboetes van De Lijn](#)

Sinds 1 februari 2005 heeft De Lijn de bevoegdheid om zelf administratieve geldboetes op te leggen voor een beperkt aantal inbreuken. In het Besluit van 14 mei 2004 van de Vlaamse regering betreffende de exploitatie en de tarieven, worden deze inbreuken en de omvang van de administratieve geldboetes bepaald en is de procedure vastgelegd.

#### • [Strafbare feiten](#)

De meeste van deze boetes hebben betrekking op het gedrag van reizigers in relatie tot het functioneren van De Lijn. Deze boetes zijn grotendeels ondergebracht als een boete van type I, de gewone overtredingen. Inbreuken van type II worden beschouwd als zeer ernstige overtredingen door hun zwaarwichtige gevolgen (bv. vertragen van een voertuig), door het gevaar dat ze veroorzaken (bv. in of uit het voertuig stappen vooraleer het volledig stilstaat) of door hun bedrieglijke aard (bv. vervalsen van een vervoerbewijs). Ze worden bijgevolg ook zwaarder beboet.

De Lijn heeft zodoende de mogelijkheid om boetes uit te schrijven voor het foutparkeren indien een fout geparkeerde auto leidt tot:

- [Hinderen, vertragen of beschadigen van voertuigen van De Lijn \(art. 65.2\).](#)
- [Beschadigen of ontregelen van infrastructuur, installaties of apparatuur van De Lijn \(art. 65.1.\).](#)
- [Aanraken van seinen van De Lijn of zichtbaarheid ervan belemmeren \(art. 65.3.\).](#)

Wat betreft het parkeren op een halteplaats of op de tramlijn, deze overtredingen kunnen worden bestraft met een boete van 150,- tot 500,-.

#### • [De procedure](#)

Stelt een controleur bij een controle een overtreding vast, dan maakt hij een procesverbaal op. De overtreder heeft het recht hierop te reageren binnen de 30 dagen. Wanneer de boete wordt bevestigd, moet de overtreder betalen binnen de 30 dagen. Hij ontvangt daarvoor een overschrijvingsformulier. De overtreder kan ook in beroep gaan tegen de beslissing om de boete op te leggen. In dat geval moet hij binnen 30 dagen een aangetekende brief sturen naar de dienst Administratieve Boetes van De Lijn met een gemotiveerd verzoek tot kwijtschelding van de boete. Indien de overtreder niet reageert en ook niet betaalt, wordt zijn dossier overgemaakt aan de deurwaarder. Alle extra kosten zijn ten laste van de overtreder.