

Uitgangspunt: betaald parkeren alleen met als doel parkeerregulering

Artikel 225 Gemeentewet: Gemeente mag (parkeerbelasting) heffen ten behoeve van parkeerregulering

Artikel 3.3. De gemeente mag een bevoegdheid alleen gebruiken waar hij voor bedoeld is.

Afbakening parkeerregulering

De Afdeling bestuursrechtsspraak stelt bij haar advisering over wetsvoorstellen voorop dat parkeerbelastingen van worden geheven in het kader van de parkeerregulering. De minister geeft in reactie aan dat in de praktijk met parkeerregulering ook daaraan gerelateerde doelen worden gediend, zoals verkeersregulering en het bereikbaar houden van (binnen)steden

Een financieel belang (inkomsten algemene middelen) mag wel worden meegewogen bij een besluit tot het heffen van parkeerbelasting maar het doel parkeerregulering mag niet ontbreken.

Parkeerbelasting mag niet worden geheven als feitelijk gewoon sprake is van privaatrechtelijke verhuur.

Parkeerregulering is het doel en maar dient ook andere gemeentelijke doelen

Artikel 225 van de Gemeentewet stelt als voorwaarde dat de heffing van parkeerbelasting "in het kader van de parkeerregulering" geschiedt. Dit betekent dat er een relatie moet zijn tussen de vormgeving en de hoogte van de belasting en het reguleren van het parkeergedrag. Bij de invoering van een parkeerbelasting met een ander doel dan parkeerregulering is sprake van misbruik van bevoegdheid.

De gemeente heeft een ruime bevoegdheid om heffingsmaatstaven op te nemen die passen bij het gemeentelijk beleid en de praktijk van de belastingheffing. Daarbij gelden als randvoorwaarden dat de gemaakte keuze niet in strijd mag komen met algemene rechtsbeginselen als het gelijkheidsbeginsel – en niet mag leiden tot een willekeurige en onredelijke belastingheffing. Er mag onderscheid gemaakt worden bij verschillende gebieden.

Het is aanvaardbaar om een hoog tarief voor bepaalde doelgroepen te hanteren om plekken beschikbaar te houden voor de doelgroep die het beleid beoogt.

Het verwerven van extra inkomsten mag niet het doel zijn van betaald parkeren, het kan wel een neveneffect zijn. Wanneer de inkomsten naar de algemene middelen vloeien, staat het de gemeente vrij om deze aan te wenden, bijvoorbeeld voor het mogelijk maken van een laag tarief in garage of extra groen in de wijk....

De Utrechtse situatie

Utrecht kent in veel wijken al een aanzienlijke parkeerdruk. De druk op de openbare ruimte zal de komende jaren toenemen door alle beleidsdoelen van de gemeente op het gebied van vergroening en duurzaamheid. Daarnaast wordt ook een groeiend aantal parkeerplekken specifiek toegewezen voor elektrisch laden en deelauto's waardoor schaarste ontstaat. Daarnaast heeft de gemeente het doel om de automobiliteit niet te laten groeien, waardoor het aantal parkeerplekken niet zomaar uitgebreid wordt als daar door bewoners om gevraagd wordt. De schaarste die op deze manier ontstaat vormt aanleiding voor parkeerregulering.

Bezwaar en beroep

Gemeente Utrecht heeft het voornemen om midden volgend jaar aan de raad een voorstel voor te leggen voor invoering betaald parkeren in de stad. De verwachting is dat er een voorstel wordt gedaan in welke fases betaald parkeren in de stad wordt ingevoerd. Tegen het raadsbesluit hierover staat geen bezwaar en beroep bij de rechter.

Fasering invoering betaald parkeren

De verwachting is dat het raadsvoorstel in ieder geval een concreet voorstel voor invoering van betaald parkeren binnen drie jaar op basis van inventarisatie van gebieden aansluitend op betaald parkeergebied waar parkeerdruk hoog is en verder gebieden waar parkeerregulering nodig is om negatieve effecten van gebiedsontwikkeling met een relatief laag aantal parkeerplaatsen te voorkomen. De noodzaak van parkeerregulering is hier evident.

Daarnaast wordt mogelijk over een tweede tranche besloten waar parkeerregulering binnen 3 tot 6 jaar aan de orde is. Parkeerregulering is hier niet op korte termijn prioriteit maar duidelijk is dat de noodzaak tot parkeerregulering ontstaat door de voorgenomen groei van het aantal huishoudens in Utrecht en alle verdichtingsprojecten die hieruit voortvloeien. Voor deze gebiedsontwikkelingen is parkeerregulering noodzaak omdat alleen zo kan ontwikkeld met een lage parkeernorm die past bij het beleid om minder auto's in de stad te bewerkstelligen. Ook het besluit over deze tranche kan goed worden onderbouwd vanuit de noodzaak tot parkeerregulering. Een eventuele (indirecte) gerechtelijke toets aan de Gemeentewet kan mijn inziens niet eerder aan de orde zijn dan bij het daadwerkelijk invoeren van betaald parkeren in dat gebied.

Gelet op de tijd die het kost om betaald parkeren in te voeren zal een deel van het grondgebied van de gemeente pas later aan de beurt komen. Mogelijk dat delen van dit gebied alsnog urgentie krijgen (bijvoorbeeld door voorgenomen gebiedsontwikkelingen) en dan bij herijking alsnog aan de tweede tranche worden toegevoegd. Op dat moment is de noodzaak van parkeerregulering een gegeven. Voor de rest van het gebied zal die noodzaak van parkeerregulering t.z.t. onderbouwd moeten worden.

Risico andere doelstellingen voorop

Het risico schuilt voor gemeente Utrecht in de wens om bepaalde (uit idealisme voortkomende) beleidsuitgangspunten als reden op te voeren voor het invoeren van betaald parkeren. Het invoeren van betaald parkeren met als reden dat iedereen moet betalen voor “eigen” gebruik van de openbare ruimte is afwijkend van het doel “parkeerregulering”. Het om deze reden invoeren van betaald parkeren betekent misbruik van bevoegdheid. Wanneer echter onderbouwd wordt vanuit de schaarste van openbare ruimte en (uiteindelijke) schaarste van parkeerplekken die noopt tot parkeerregulering, dan kan het uiteindelijke effect zijn dat overal betaald parkeren wordt ingevoerd. Zie de voorbeelden van gemeente Veere en Heerenveen voor het (subtiele) verschil.

Conclusie

Betaald parkeren mag worden ingevoerd zolang het doel parkeerregulering is.

Passages Literatuur:

De Gemeentewet en haar toepassing, art. 225 Gemw, aant. 2.1.1

2.1.1 Eerste lid – inleiding

Mr. drs. J.C. Scherff, actueel t/m 01-12-2022

In art. 225 lid 1 Gemw is in de aanhef aangegeven dat de parkeerbelastingen strekken tot parkeerregulering. In de MvT is dit ook nadrukkelijk aan de orde geweest: 1 'Het voorstel beoogt de regulering van het parkeren (...) helemaal met een fiscaal regime te doen geschieden (...). De essentie van dat fiscale regime is de beïnvloeding via het prijsmechanisme.' In de praktijk zal een gemeente ook alleen maar overgaan tot invoering van parkeerbelastingen, indien blijkt dat parkeerruimte schaars is en deze omstandigheid tot parkeerproblemen leidt. De voorwaarde dat heffing van parkeerbelasting geschiedt 'in het kader van de parkeerregulering' betekent dat er een relatie moet zijn tussen de vormgeving en de hoogte van de belasting en het reguleren van het parkeergedrag.² Bij de invoering van een parkeerbelasting met een ander doel dan parkeerregulering is sprake van misbruik van bevoegdheid.³

Verder geeft de bepaling in lid 1 aan dat er sprake is van twee belastingen: de feitelijke parkeerbelasting voor kortparkeerders (onderdeel a) en de parkeervergunningbelasting voor vergunninghouders (onderdeel b). Beide belastingen kennen ieder een van elkaar te onderscheiden belastbaar feit: het parkeren van een voertuig (onderdeel a), respectievelijk het verlenen van een vergunning om een voertuig te parkeren (onderdeel b).

Voetnoten

¹.

[Kamerstukken II 1985/86, 19405, nr. 3](#), p. 1-2.

².

Hof Den Haag 27 november 2013, [ECLI:NL:GHDHA:2013:4515](#), *Belastingblad* 2014/127, m.nt. M.P. van der Burg.

³.

Hof 's-Gravenhage 15 november 2011, [ECLI:NL:GHSGR:2011:BU5880](#), *Belastingblad* 2011/1210, m.nt. P. de Bruin.

Passage uit Wetsvoorstel Wijziging van de Gemeentewet in verband met differentiatie van parkeertarieven naar uitlaatemissies van een voertuig

2.1 Inleiding

Parkeerbelastingen worden van oudsher geheven in het kader van de parkeerregulering, verkeersregulering en de bereikbaarheid van steden. Ingevolge artikel 225, achtste lid, van de Gemeentewet kunnen gemeenten daarom op dit moment de tariefstelling afhankelijk stellen van de parkeerduur, de parkeertijd, de ingenomen oppervlakte en van de ligging van de terreinen of weggedeelten. Door dit wetsvoorstel kan bij de tariefstelling ook worden gedifferentieerd naar de uitlaatemissies van een voertuig, met de mogelijkheid tot vaststelling van een lager tarief voor emissieloze voertuigen ten opzichte van niet-emissieloze voertuigen.

Advies Raad van State inzake het voorstel van wet tot wijziging van de Gemeentewet in verband met de differentiatie van parkeertarieven naar uitlaatemissies van een voertuig

2. Instrumentalisering van de parkeerbelasting

Naar aanleiding van het bovenstaande wordt het volgende opgemerkt.

De Afdeling stelt dat parkeerbelastingen van oudsher worden geheven in het kader van de parkeerregulering. Het wetsvoorstel verandert dit niet. In de praktijk kunnen met parkeerregulering ook daaraan gerelateerde doelen worden gediend, zoals verkeersregulering en het bereikbaar houden van (binnen)steden. Het verbeteren van de luchtkwaliteit wordt door dit wetsvoorstel hieraan toegevoegd door gemeenten de bevoegdheid te geven voor emissieloze voertuigen een lager parkeertarief vast te stellen dan voor niet-emissieloze voertuigen. De regering meent dat dergelijke aan de parkeerregulering gerelateerde doelen passend zijn binnen het stelsel van parkeerbelasting en parkeerregulering. De memorie van toelichting is op dit punt aangescherpt.

De Afdeling wijst erop dat een toename van het aantal emissieloze auto's de regulerende werking van de parkeerbelasting kan ondermijnen, doordat de lagere parkeertarieven een aanzuigende werking zouden kunnen hebben op reizigers in bezit van een emissieloos voertuig. Hierbij is het belangrijk op te merken dat het wetsvoorstel niet beoogt meer auto's naar stedelijke centra te trekken. Gemeenten kunnen hier zelf op sturen door het bepalen van de omvang van de korting voor emissieloze voertuigen ten opzichte van het reguliere parkeertarief. De gemeente behoudt te allen tijde de mogelijkheid om de parkeertarieven aan te passen of de korting in te trekken of te beperken.

ECLI:NL:GHAMS:2001:AB2470

Instantie Gerechtshof Amsterdam

Datum uitspraak 18-05-2001

Datum publicatie 06-07-2001

6.3. Ingevolge artikel 225 van de Gemeentewet is de gemeente bevoegd een belasting te heffen ter zake van het parkeren van een voertuig en ter zake van een van gemeentewege verleende vergunning voor het parkeren van een voertuig op de in die vergunning aangegeven plaats en wijze. Het tarief van die belastingen kan, aldus het achtste lid, afhankelijk worden gesteld van de parkeerduur, van de parkeertijd, van de ingenomen oppervlakte en van de ligging van de terreinen of weggedeelten.

6.4. Het Hof acht aannemelijk, zoals verweerder heeft gesteld, dat de bewonersvergunning en het daarbij behorende tarief beoogt voor bewoners van de binnenstad het parkeren van hun auto mogelijk te maken in de nabijheid van hun woning gedurende de tijd dat zij die auto in beginsel niet nodig hebben.

6.5. In het kader van de parkeerregulering kunnen niet-bewoners (en bewoners zonder parkeervergunning) gebruik maken van parkeerapparatuur in de binnenstad en op parkeerterreinen tegen de daarvoor bepaalde tarieven van | 2,00 of | 1,00 per 60 minuten. Voor niet-bewoners die voor hun werk regelmatig in de binnenstad moeten zijn, is de mogelijkheid gecreëerd een bedrijfsvergunning aan te vragen. Zij behoeven dan geen parkeerapparatuur in werking te stellen en kunnen op aangewezen plaatsen parkeren met hun vergunning. Naar aannemelijk is zullen van deze mogelijkheid uitsluitend niet-bewoners gebruik maken die zeer regelmatig in de binnenstad wensen te parkeren. Voor hen fungeert de bedrijfsvergunning in feite als een reductie op het parkeergeld dat zij als parkeerders zonder vergunning zouden moeten betalen.

In het licht van het vorenstaande en gelet op het streven van de gemeente Beverwijk om auto's van bedrijven uit de binnenstad te weren c.q. hun aantal te minimaliseren, met name ook om cliënten de mogelijkheid te bieden hun auto nabij die bedrijven te parkeren, heeft de gemeente Beverwijk in redelijkheid kunnen besluiten het tarief van deze bedrijfsvergunningen vast te stellen op | 500 per jaar.

6.6. De aldus gecreëerde tariefverschillen tussen bewonersvergunningen en bedrijfsvergunningen zijn, absoluut en relatief, niet zodanig groot dat geoordeeld zou moeten worden dat zij onredelijk of willekeurig zijn vastgesteld.

De in artikel 225 van de Gemeentewet geschapen mogelijkheid tot parkeerregulering, met inbegrip van het achtste lid van dat artikel, staat aan de handelwijze van de gemeente Beverwijk naar 's Hofs oordeel niet in de weg. Het Hof neemt daarbij mede in acht dat van strijd met voornoemd artikel 225 van de Gemeentewet, ook naar de kennelijke opvatting van belanghebbende, geen sprake is in het geval waarin een gemeente uitsluitend aan bewoners vergunningen verleent.

RECHTBANK NOORD-NEDERLAND

Zittingsplaats Leeuwarden Bestuursrecht zaaknummer: LEE 17/3280

Gemeente Heerenveen

9.1.

Gelet op het voorgaande is de gemeente hier niet bezig met het reguleren van parkeerplaatsen in de openbare ruimte, maar is zij bezig met het verhuren van parkeerplaatsen. De huurpenningen worden vervolgens door het heffen van parkeerbelasting in rekening gebracht. Deze handelwijze van verweerder botst naar het oordeel van de rechtbank op onaanvaardbare wijze met de ruimte die artikel 225 van de Gemeentewet aan de gemeente geeft ter zake van de heffing van parkeerbelasting. Artikel 225 van de Gemeentewet trekt voor het heffen van parkeerbelasting namelijk in die zin een grens, dat alleen parkeerbelasting mag worden geheven als dit in het kader van de parkeerregulering is. Een financieel belang (plat gezegd: het genereren van algemene middelen) mag wel degelijk een rol spelen bij het heffen van een parkeerbelasting, maar als de doelstelling parkeerregulering geheel ontbreekt, is het heffen van parkeerbelasting niet mogelijk. Dat verweerder ter zake van de parkeerplaatsen op het binnenterrein ook parkeerbelasting had kunnen heffen, bijvoorbeeld volgens de tarieven die zij hanteert voor de (niet exclusief toegewezen) parkeerplaatsen op het [plein], maakt daarbij geen verschil. Weliswaar zou de doelstelling parkeerregulering dan wél in beeld zijn gekomen, maar de crux is dat er in dit geval nu eenmaal niet op die manier is geheven.

9.2.

Ter illustratie wijst de rechtbank op het volgende. In de uitspraak van rechtbank Amsterdam van 1 maart 2016 had de gemeente Amsterdam bij een bepaalde pontaanlanding op de NDSM-werf gekozen voor betaald parkeren in plaats van een blauwe zone, voornamelijk vanwege een financieel belang. Maar het betaald parkeerregime was in die zaak wel degelijk ook ingevoerd om de parkeerproblematiek rondom de pontaanlanding aan te pakken. Dát er op die plek parkeerproblemen waren, stond vast. Daarom was er geen sprake van misbruik van bevoegdheid (zie rechtbank Amsterdam 1 maart 2016, ECLI:NL:RBAMS:2016:970). Anders dan in die zaak, is er in de zaak van eiser geen parkeerbelasting geheven om parkeerchaos te voorkomen, maar enkel en alleen om de huurpenningen te innen.

9.3.

Door haar publiekrechtelijke bevoegdheid tot het heffen van parkeerbelasting, die is gegeven ter regulering van het parkeren in de openbare ruimte, aan te wenden voor het innen van privaatrechtelijke huuropbrengsten, heeft de gemeente haar bevoegdheden tot het heffen van parkeerbelasting voor een ander doel gebruikt dan waarvoor deze bevoegdheid is gegeven. 10. Gelet hierop is naar het oordeel van de rechtbank sprake van strijd met artikel 3:3 van de Awb, waarin is bepaald dat het bestuursorgaan de bevoegdheid tot het nemen van een besluit niet voor een ander doel mag gebruiken dan waarvoor deze is verleend. De bevoegdheid om parkeerbelasting te heffen is niet aan de gemeente gegeven voor gevallen waarin zij, net als een eigenaar van een parkeergarage, privaatrechtelijk optreedt. De rechtbank merkt voor alle duidelijkheid op dat het voor de gemeente geenszins verboden is om, privaatrechtelijk handelend, parkeerplaatsen te verhuren aan de bewoners van [het appartementencomplex] (vergelijk bijvoorbeeld de exploitatie van de parkeergarage Geerts Willigen door de gemeente (zie ook 7.)). Het probleem is alleen dat de Gemeentewet niet de ruimte geeft om hiervoor parkeerbelasting te heffen.

RECHTBANK 'S-GRAVENHAGE

Sector bestuursrecht

zaaknummer: AWB 12/2083

uitspraak van de enkelvoudige kamer van 22 augustus 2012

Stijging tarief parkeervergunning met ruim 60% niet onrechtmatig

Met betrekking tot de door eiser ingenomen standpunten overweegt de rechtbank als volgt. Vooropgesteld moet worden dat gemeenten op grond van artikel 219, tweede lid, van de Gemeentewet en de daarop door de wetgever gegeven toelichting, behoudens het verbod op het hanteren van draagkracht als verdelingsmaatstaf en de in de wet gegeven nadere regelen, zelf invulling kunnen geven aan de in de belastingverordeningen op te nemen heffingsmaatstaven voor de gemeentelijke belastingen en rechten. Het staat hen vrij die heffingsmaatstaven op te nemen die zich het beste verstaan met het gemeentelijk beleid en de praktijk van de belastingheffing. Daarbij gelden als randvoorwaarden dat de gemaakte keuze niet in strijd mag komen met algemene rechtsbeginselen - in het bijzonder het gelijkheidsbeginsel - en dat de heffing niet mag leiden tot een willekeurige en onredelijke belastingheffing die de wetgever bij het geven van de bevoegdheid tot het instellen van de desbetreffende heffing niet voor ogen kan hebben gehad.

13.

Met betrekking tot eerstgenoemde voorwaarde luidt eisers standpunt dat het heffen van een parkeerbelasting in het onderhavige geval leidt tot een ongerechtvaardigde ongelijke behandeling. Naar het oordeel van de rechtbank kan niet zonder meer worden gesteld dat de situatie in de verschillende woonwijken of woongebieden die door eiser zijn genoemd, vanuit een oogpunt van parkeerdruk, gelijk is. Verweerder heeft in dit verband onweersproken gesteld dat het verschil in behandeling mede zijn oorzaak vindt doordat bewoners in bepaalde gebieden wel en in andere gebieden niet zelf om parkeerregulering door middel van een vergunningstelsel hebben verzocht. Naar het oordeel van de rechtbank is met hetgeen eiser hiertoe heeft aangevoerd, niet aannemelijk geworden dat sprake is van gelijke gevallen. Voorts overweegt de rechtbank dat zo al sprake zou zijn van gelijke gevallen, zo is niet onvoorstelbaar dat bepaalde straten over de grenzen van de door de gemeente aangewezen woongebieden heenlopen, de gemeente een ruime marge toekomt om te besluiten - uit praktische overwegingen - alleen in dat gedeelte van de straat parkeerbelasting te heffen dat in het aangewezen gebied is gelegen.

Hof 's-Gravenhage 15-11-2011, ECLI:NL:GHSGR:2011:BU5880

Hof 's-Gravenhage oordeelt dat de gemeente Veere haar bevoegdheid tot het heffen van parkeerbelasting voor een ander doel heeft gebruikt dan waarvoor deze bevoegdheid is gegeven.

Hof 's-Gravenhage oordeelt dat de gemeente Veere haar bevoegdheid tot het heffen van parkeerbelasting niet heeft gebruikt voor parkeerregulering maar voor parkeerdiensten voor het waterschap. Daarmee heeft de gemeente de bevoegdheid gebruikt voor een ander doel dan waarvoor deze bevoegdheid is gegeven. Het hof overweegt dat het waterschap een vergoeding wenst te ontvangen voor het parkeren op het terrein en er dus bij iedere parkeeractiviteit eigenlijk sprake is van een privaatrechtelijke overeenkomst tussen parkeerder en waterschap. Om tot een effectieve inning van de parkeervergoeding te komen is het waterschap in zee gegaan met de gemeente. De gemeente heeft kortom haar publiekrechtelijke bevoegdheid tot het heffen van parkeerbelasting aangewend voor een privaatrechtelijke dienstverlening aan het waterschap. Het hof verklaart het hoger beroep van X gegrond en vernietigt de rechtbankuitspraak en de naheffingsaanslag parkeerbelasting.

ECLI:NL:GHDHA:2013:4515

InstantieGerechtshof Den Haag

Datum uitspraak27-11-2013

8.3. Artikel 225 van de Gemeentewet laat de gemeente vrij de wijze te bepalen waarop aan de heffing van de parkeerbelasting wordt vormgegeven, de plaatsen aan te wijzen waar tegen betaling van parkeerbelasting mag worden geparkeerd alsmede de tijdstippen waarop dit mag geschieden. De gemeente is voorts vrij het tarief vast te stellen met toepassing van een of meer van de in het achtste lid genoemde factoren, de parkeerduur, de parkeertijd, de ingenomen oppervlakte en de

ligging van de terreinen of weggedeelten en deze uit te drukken in tijdseenheden van uren, kwartieren, minuten en dergelijke.

8.4. Daarbij geldt als voorwaarde dat de gemaakte keuze niet in strijd mag komen met algemene rechtsbeginselen en niet mag leiden tot een willekeurige en onredelijke belastingheffing, die de wetgever bij het geven van de bevoegdheid tot het instellen van de heffing niet voor ogen kan hebben gehad.

De omstandigheid dat de gemeentelijke wetgever omwille van uitvoerbaarheid de keuze heeft gemaakt geen compensatie te bieden voor het gedeelte van de tijd waarin geen gebruik gemaakt wordt van een parkeerplaats waarvoor bij aanvang van het parkeren de te parkeren tijd te ruim is geschat en parkeerbelasting is voldaan, terwijl de mogelijkheid bestaat tot het achteraf voldoen van parkeerbelasting met behulp van Parkmobile of Parkline, levert geen strijd op met die beginselen en leidt ook niet tot een willekeurige of onredelijke belastingheffing. De omstandigheid dat in de parlementaire geschiedenis die ertoe heeft geleid dat gemeenten parkeerbelasting mochten invoeren een bepaalde wijze van heffing is vermeld houdt niet in dat de wetgever die wijze heeft voorgeschreven aan de gemeenten. Deze keuze leidt dus evenmin tot een willekeurige of onredelijke belastingheffing. Bij naheffing is geen sprake van het opleggen van een straf, maar van het heffen van belasting vermeerderd met een bedrag aan kosten die zijn gemoeid met het opleggen van de naheffingsaanslag, en geldt niet de onderworpenheid aan de waarborgen van het bepaalde in artikel 6 EVRM.

8.5. De parkeerbelasting als bedoeld in artikel 225 van de Gemeentewet is een algemene, zakelijke belasting, waarvan de opbrengst in de algemene middelen van de gemeente vloeit, en geen bestemmingsheffing. Het is aan de raad van de gemeente te besluiten hoe en waaraan de opbrengsten uit die belasting worden besteed. De omstandigheid dat de inkomsten uit de heffing van parkeerbelasting door de gemeente ten dele, naast de kosten die zijn verbonden aan het verlenen van vergunningen en personele kosten bij de handhaving, worden gebruikt om de exploitatie van de parkeergarages in het centrumgebied van Delft te bekostigen kan dan ook niet leiden tot het oordeel dat strijd bestaat met het doel waarvoor artikel 225 in de Gemeentewet is opgenomen.

8.6. Artikel 225 van de Gemeentewet stelt slechts als voorwaarde dat de heffing van parkeerbelasting "in het kader van de parkeerregulering" geschiedt. Dit betekent dat er een relatie moet zijn tussen de vormgeving en de hoogte van de belasting en het reguleren van het parkeergedrag. De gemeente Delft hanteert, zoals uit de Nota parkeertarieven 2008 naar voren komt (bladzijde 5/21), het beleid om de tarieven van het betaald straatparkeren in de omgeving van de binnenstad hoger vast te stellen dan de tarieven in de parkeergarages om de parkeerdruk buiten de garages en de parkeerterreinen beperkt te houden en om straatparkeerplekken beschikbaar te houden voor bijvoorbeeld een snelle boodschap. Aldus is de relatie tussen vormgeving, hoogte en regulering van de parkeerdruk tot uitdrukking gebracht. Met de uitvoering van dit beleid wordt niet in strijd met de algemene rechtsbeginselen gehandeld en is evenmin sprake van een willekeurige en onredelijke belastingheffing.

8.7. Het vorenstaande leidt tot de slotsom dat het hoger beroep van belanghebbende ongegrond is.