Betreft: Ontheffingenbeleid met wisselend kenteken bij Intelligente Toegang (RVV)

**Opsteller**: 5.1, 2, e
**Datum**: 28-03-2023
**Voor**: Stuurgroep Intelligente Toegang
**Afgestemd met**: 5.1, 2, e en 5.1, 2, e

**Gevraagd besluit**
In te stemmen met gebruik van een kentekenregistratie-app voor bewoners, ondernemers en bedrijven in de gebieden waarin beperkende maatregelen worden ingevoerd voor het verkeer. Hiermee worden legeskosten voorkomen conform de bestuurlijke toezegging van De Vries. Genoemd in een bewoenersbrief aan de bewoners op en rondom de Sloterweg. Wethouder Van der Horst heeft in overleg met 5.1, 2, e over de raadsbrief “pauzeren iToegang” aangegeven dat het risico op misbruik of fraude (bijvoorbeeld in de vorm van het verkopen van een toegangsrecht via het invoeren van andermans kenteken in de app) wordt geaccepteerd, onder voorwaarde dat er voldoende mitigerende maatregelen worden getroffen.

**Probleemstelling**:
Voor het project Sloterweg en alle andere iToegang projecten is een verkeersbesluit en ontheffingenbeleid nodig. Er is een risico op misbruik bij ontheffingen met wisselend kenteken. Er is intern VenOR een verschil van inzicht over hoe daarmee omgegaan moet worden. Kennis en Kaders schetst in deze notitie de wijze waarop het risico gemitigeerd kan worden in relatie tot de gewenste service naar de BOB. Ten slotte vragen we de stuurgroep om aan te geven welke argumenten het zwaarst wegen opdat i.i.g. het project Sloterweg verder kan.

**Aanleiding**
Het bestuur heeft de toezegging gedaan dat er voor in het gebied gevestigde bewoners, ondernemers en bedrijven van de Sloterweg geen (leges)kosten (à €250 voor een RVV-ontheffing) komen bij het invoeren van beperkende maatregelen voor het verkeer. Leges vervallen als het aanvraagproces volledig geautomatiseerd verloopt, dus zonder personele inzet vanuit Dienstverlening/stadsloket van de gemeente.

De casus is als volgt; beleid (KenK) heeft als standpunt dat een bewoner of ondernemer een ontheffing mag aanvragen als deze in het met IT afgesloten gebied woont of een bedrijf heeft. De ontheffingseisen zijn dus dat je bewoner of ondernemer bent, en staat ingeschreven in het basisadministratie of KvK in het gebied. Dan kom je in aanmerking voor een ontheffing. De bewoner of ondernemer kan via een kentekenregistratie-app het gewenste kenteken opgeven via een digitaal portaal. Kentekenhouder zijn is geen eis. (waarom een app. En geen indiening via het portaal?)

Door de mogelijkheid te bieden aan bewoners en ondernemers in het gebied om kentekens in te voeren in een door de gemeente aangeboden digitaal portaal of app zonder controle op eigendom/gebruiksrecht van het voertuig, worden de leges a €250 vermeden voor alle doelgroepen, maar bestaat de mogelijkheid van oneigenlijk gebruik.

**NB.** Bij het project Sloterweg (tegengaan van de sluiproute) is elke locatie in het gebied te allen tijde voor iedereen zonder ontheffing bereikbaar, alleen niet meer via de kortste route: de ontheffing is bedoeld voor het passeren van een verbodsbord waar wordt gehandhaafd met een kentekenherkenningscamera.

- Ontheffingsvoorwaarden kunnen door de BOA's gecontroleerd worden, in het gebied of naderhand n.a.v. informatiegestuurd handhaven.

We heffen dit probleem op door een motortje in te zetten (zie opdrachtomschrijving)

**Ontheffingsvoorwaarden algemeen**

Het gemeentebestuur kan ontheffingen afgeven voor kentekens voor een bepaalde verkeersregel. In dit geval gaat het om het mogen negeren van een verbod om een bepaald gebied binnen te rijden of ergens langs te rijden. De 'reikwijdte' van de ontheffing wordt aangegeven in het ontheffingenbeleid of uitvoeringsregeling. Hier gaat het erom dat de wens bestaat om in de uitvoeringsregeling voor een gesloten verklaard gebied niet één vast kenteken van een bewoner, ondernemer of bedrijf in het gebied vrij te stellen, maar in de ontheffing de bewoner of het bedrijf de mogelijkheid te bieden om een kenteken in te voeren in een door de gemeente aangewezen kenteken-app waarmee voor dat kenteken het passagerecht wordt gegeven. De kenteken-app kan worden ingericht op een manier dat er meerdere kentekens per adres of rechtspersoon kunnen worden ingevoerd, als dit (politiek) gewenst is.

**Risico**

Deze formulering van de ontheffing brengt een risico van oneigenlijk gebruik met zich mee. Het is van belang dat dit risico gekend en gewogen is door (of eventueel namens) de (DB-/college-) bestuurders die er in voorkomend geval verantwoording over moeten afleggen (bestuurlijk afbreukrisico). Er wordt een principe-uitspraak gevraagd om te bepalen of dit risico wordt geaccepteerd in het kader van transparantie en verantwoordelijkheden, daarbij inbegrepen het risico dat iemand zijn of haar huis niet meer met de (lease- of deel-)auto kan bereiken als de gemeente een te streng ontheffingenbeleid hanteert.

*NB Dit speelt dus niet bij de Sloterweg waar elk adres te allen tijde bereikbaar is, zij het niet via de kortste route.*

Flexibel gebruik door bewoners/ondernemers kan optreden als zij kentekens kunnen invoeren van voertuigen die niet aan hen toebehoren. Een voorbeeld is een bewoner die geld vraagt zodat een derde de kortst mogelijke route kan blijven rijden (bijvoorbeeld een sluiproute). Een ander voorbeeld is de situatie waarin een bewoner een kenteken invult van een mantelzorger. In het eerste geval is er sprake van oneigenlijk gebruik door personen die geen recht op passage hebben en in het tweede geval kan dit gebruik juist wel gerechtvaardigd zijn.

Een factor is dat misbruik van ontheffingsvoorwaarden niet geautomatiseerd geconstateerd kan worden. Fysieke controle op straat (het staande houden) door een BOA of politieagent, eventueel aan de hand van een lijst met kentekens, is wel mogelijk en er dan geen sprake is van een *geautomatiseerd* handhaven als blijkt dat de ontheffing onterecht gebruikt wordt. De handhaver handhaaft mede op de ontheffingsvoorwaarden en kan zijn discretionaire bevoegdheid toepassen.

**Mitigerende maatregelen**
Om het risico van misbruik tegen te gaan kunnen mitigerende maatregelen worden getroffen. Hieronder staat een overzicht waarin de keuze, het risico, mitigatie en impact worden benoemd. De maatregelen gaan van licht naar streng.

| Keuze | Risico | Mitigatie | Impact |
|---|---|---|---|
| Oplossing voor het invoeren van kentekens **zonder** leges bij digitaal en volledig geautomatiseerd voor een nieuwe ontheffing. | Oneigenlijk gebruik door bewoners of ondernemers | Mitigatie o.b.v. monitoring resultaten, nader te bepalen. | **Voordeel**: Groot gemak voor alle gebruikers (inclusief lease-, en deelauto's). Gratis omdat het digitaal en automatisch kan, vooralsnog lijkt het dat de leges per kentekenwissel €50 zijn.<br>**Nadelen**:<br>• Oneigenlijk gebruik is laagdrempelig<br>• Controle op ontheffingsvoorwaarden is arbeidsintensief (inzet BOA's), waardoor in de praktijk handhaving beperkt is en de kans op betrapt te worden klein is. |
| | Oneigenlijk gebruik door bewoners of ondernemers | Beperken van de frequentie van kentekenwissels. | **Voordeel:** Bewoners kunnen blijven wisselen, zij het minder vaak.<br>**Nadeel:** Ervaren flexibiliteit door gebruikers zal lager zijn. |
| | Oneigenlijk gebruik door bewoners of ondernemers | De limiet is bijvoorbeeld 2 kentekens per rechtspersoon | **Voordeel:**<br>Kans op oneigenlijk gebruik is kleiner.<br>**Nadeel**: Gebruiksgemak is minder groot. |
| | Oneigenlijk gebruik door bewoners of ondernemers | Ontheffing zonder wisselend kenteken afgeven. (niet gedigitaliseerde controle en uitgifte) | **Voordeel**: Oneigenlijk gebruik beperkt.<br>**Nadeel:** Bewoners/bedrijven kunnen niet wisselen en eigenaar zijn van kenteken. Als niet eigenaar kenteken zijn de leges €250. Voor het wisselen van kenteken, bijvoorbeeld bij nieuwe leaseauto is de leges €50. |
| Met leges = verplicht eigenaarschap om kenteken op te geven voor ontheffing. | - | | **Voordeel:** Menselijke controle.<br>**Nadelen:**<br>• Leges à €250 onvermijdelijk<br>• Bestuurlijke toezegging wordt niet nagekomen<br>• Geen draagvlak bij aanvragers. |

**Afwegingen tot een eenduidig advies**
Beleid geeft er de voorkeur aan met de ‘lichtste’ variant van aanvraagvereisten te starten, te monitoren wat het effect is en op basis daarvan eventuele vervolgstappen te bepalen. Dit is ook in lijn met de aanpak bij parkeren, bijvoorbeeld bij de gehandicaptenkaart. Uit onderzoek, mede naar aanleiding van een fraudegeval, bleek uit de beschikbare data dat er geen aanleiding is te veronderstellen dat er op grote schaal misbruik wordt gemaakt bij de uitgifte van gehandicaptenparkeerkaarten (TKN 17 bij raadsvergadering (MLW) 29-10-2020)).

Met de lichtste variant kan de BOB gemakkelijk en gratis toegang verkrijgen. Vanuit beleid prefereert de lichtste variant, omdat de gevolgen van het misbruik voor de samenleving als geheel beperkt zijn en er zijn enige mogelijkheden om (ernstig) misbruik achteraf aan te pakken. Kennis en Kaders geeft verder aan dat bij strengere varianten goed gekeken moet worden naar de (eventuele onbedoelde) effecten. Een strenger toegangsbeleid kan ertoe leiden dat een gebied onbedoeld bijna autovrij wordt, wat mogelijk niet aansluit bij de wensen van de buurt en het bestuur.

Verder geeft Beleid aan dat de ontheffingseisen zijn dat je bewoner/ondernemer bent in het gebied en staat ingeschreven in de Basisadministratie of KvK. Het zijn van kenteken eigenaar/houder is geen uitgifte-eis in het ontheffingenbeleid. Het is daarmee geen eis om uit te vragen en sluit niet aan bij de doelstelling van Autoluw en Deelmobiliteit. Verder is deze werkwijze in lijn met eerdere gebieden die zijn afgesloten met iToegang, zoals Nellestein, Singel en Wallen of commercieel zoals Hotel ‘L Europe met valet-parking, zie deze link).

Omdat er intern VenOR een patstelling is ontstaan tussen verschillende betrokken collega’s wordt de stuurgroep gevraagd een heldere uitspraak te doen opdat de beleidsrealisatie verder kan. Dit zijn de argumenten, wat weegt volgens u het zwaarste?