

Ombuigingen parkeren

Minder kosten, andere dienstverlening

Versie 25 maart 2020

Inhoudsopgave

1. Aanleiding	2
2. Ombuigingsmogelijkheden	3
3. Doorlopen proces	4
4. Fietsenstallingen	5
5. Betaalautomaten.....	11
6. Digitalisering	13
7. Parkeervergunningen en -producten	17
 Bijlage 1: te verwijderen / verplaatsen betaalautomaten.....	22
Bijlage 2: bezoekers- en mantelzorgregelingen	25
Bijlage 3: overzicht langlopende parkeerontheffingen.....	27

1. Aanleiding

Er is een structureel exploitatietekort op het gereguleerd parkeren (betaald parkeren en vergunninghoudersparkeren). Vanwege de gesloten financiering heeft het exploitatietekort tot gevolg dat geld aan het parkeerfonds (voorziening gereguleerd parkeren) wordt onttrokken. Om te voorkomen dat het parkeerfonds wordt uitgeput, volgt vanuit de perspectiefnota 2020 een taakstelling om jaarlijks € 300.000,- te besparen binnen de parkeerexploitatie. Daarbij is in de perspectiefnota ook een aantal ombuigingsmogelijkheden benoemd (zie hoofdstuk 2 van deze notitie). Bij de besluitvorming over de begroting 2020 heeft de raad via een amendement besloten dat deze ombuigingsmogelijkheden in het eerste kwartaal 2020 vertaald dienen te worden naar concrete maatregelen. Deze notitie voorziet daarin.

2. Ombuigingsmogelijkheden

In de perspectiefnota 2020 zijn de volgende ombuigingsmogelijkheden benoemd:

Fietsparkeren: in de perspectiefnota is opgenomen dat: ‘onderzocht gaat worden of met het sluiten van één van de twee fietsenstallingen dan wel met een andere wijze van beveiligen van de fietsenstalling op de Markt tijdens het weekend er een bedrag van € 100.000 kan worden bezuinigd. In het geval er een fietsenstalling gesloten gaat worden, zullen er extra fietsklemmen in de openbare ruimte geplaatst moeten worden om de bezoekers van de stad te faciliteren’.

In hoofdstuk 4 van deze notitie zijn mogelijke maatregelen om te besparen op de exploitatie van de bewaakte fietsenstallingen uitgewerkt.

Autoparkeren en parkeerhandhaving: hierover is in de perspectiefnota opgenomen: ‘we willen de komende periode een aantal mogelijkheden onderzoeken om de kosten te beperken en de inkomsten te verhogen. Voor deze maatregelen hebben wij nog geen opbrengsten ingeboekt. Het gaat dan om:

A. Verminderen van het aantal parkeerautomaten op straat van 48 naar 20 stuks. Dit leidt tot een besparing in kosten van onderhoud, licenties, bel- en stroomkosten en geldgaring. De verwachte opbrengst is circa € 20.000. Het leidt in een aantal gevallen wel tot grotere afstanden voor het (winkelend) publiek en mogelijk problemen bij handhaving. De effecten hiervan willen wij eerst in beeld brengen, voordat wij een definitief besluit nemen;

B. Digitalisering van de parkeerregulering. Dit betekent dat handhaving plaatsvindt op basis van kenteken en bijna volledig geautomatiseerd door middel van een scanauto of –scooter. Dit is een stuk minder intensief dan nu het geval is, waarbij gecontroleerd wordt op basis van controle van een parkeerticket achter de ruit van de auto. Gezien de schaalgrootte van Oosterhout en de investeringen die met dit systeem gepaard gaan, is het verstandig bij deze aanpak samenwerking te zoeken met grotere gemeenten in de regio (bijvoorbeeld Breda of Tilburg). De mogelijkheden voor het digitaliseren van de parkeerregulering zal in een business-case nader worden uitgewerkt.

Aanvullend hierop heeft de gemeenteraad bij de vaststelling van de begroting 2020 besloten dat vooruitlopend hierop jaarlijks al € 100.000,- op parkeerhandhaving dient te worden bespaard door de inhuur van derden te beperken.

C. De tarieven voor de kraskaarten (voor bezoekers van vergunninghouders) zullen tegen het licht worden gehouden, mede in relatie tot de prijs die hiervoor in omliggende gemeenten wordt betaald. Concrete voorstellen hiertoe zullen worden gedaan in de begroting 2020.

D. Ook de hoogte van het tarief voor bewonersvergunningen zullen wij nader bekijken, waarbij met name de aandacht uitgaat naar de kosten van de tweede bewonersvergunning. Ook hier zal in regionaal verband een vergelijking worden getrokken. Concrete voorstellen zijn te verwachten bij de begroting 2020’.

In hoofdstuk 5 tot en met 7 van deze notitie zijn mogelijke maatregelen in relatie tot de ombuigingsmogelijkheden A t/m D uitgewerkt.

3. Doorlopen proces

Een interne projectgroep bestaande uit medewerkers van de teams Buiten Beleid, Buiten Vergunningen en Handhaving, Eerste Lijn & Burgerzaken, Gegevensmanagement en Functioneel Beheer en Binnen Control heeft de ombuigingsmogelijkheden uit de perspectiefnota vertaald naar 18 mogelijke maatregelen. Per maatregel is daarbij een inschatting gemaakt van het financieel effect, de gevolgen voor bewoners, bezoekers en ondernemers en de implementatietermijn. De effecten en gevolgen zijn mede ingeschat op basis van gesprekken die met andere gemeenten en marktpartijen gevoerd zijn.

De mogelijke ombuigingsmaatregelen zijn op 19 februari '20 besproken met de stuurgroep bruisende binnenstad. Het doel daarvan was drieledig, namelijk nagaan of:

- de effecten van mogelijke maatregelen goed in beeld waren;
- ondernemers een bijdrage zouden kunnen/willen leveren aan de exploitatie van de fietsenstallingen;
- ondernemers nog andere ombuigingsmogelijkheden zien.

Kort samengevat was het beeld dat:

- de effecten van mogelijke maatregelen goed in beeld waren;
- er van de zijde van de ondernemers geen bijdrage mag worden verwacht aan de exploitatie van de fietsenstallingen;
- er van de zijde van de ondernemers geen aanvullingen waren op de mogelijke maatregelen. Wel gaf de stuurgroep aan er vanuit te gaan dat de parkeertarieven voor bezoekers niet verhoogd worden.

De mogelijke ombuigingsmaatregelen zijn voorts toegelicht tijdens een informatieavond / werkbijeenkomst met de gemeenteraad op 3 maart '20. Daarbij is ook aangegeven welke maatregelen overwogen worden (eerste tranche) en welke maatregelen nog verder dienen te worden uitgewerkt alvorens hierover besluitvorming kan plaatsvinden (tweede tranche).

4. Fietsenstallingen

Algemene toelichting

In de Oosterhoutse binnenstad zijn twee bewaakte fietsenstallingen. De exploitatie daarvan komt ten laste van het parkeerfonds.

De fietsenstalling onder de Markt is eigendom van de gemeente. In de stalling kunnen 350 fietsen en 20 brommers worden gestald. De fietsenstalling Arendshof wordt gehuurd (de inventaris is wel eigendom van de gemeente). Deze stalling heeft een capaciteit voor 250 fietsen en 20 brommers.

Het beheer van beide fietsenstallingen is uitbesteed aan MidZuid (voorheen !GO).

Beide fietsenstallingen hebben een eigen doelgroep. De fietsenstalling Arendshof vervult vooral een functie voor het winkelend publiek. De fietsenstalling onder de Markt wordt vooral gebruikt door bezoekers van de horeca en bij evenementen op de Markt e.o.

Financieel overzicht

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de kosten per stalling. Dit overzicht is gebaseerd op de jaarrekening 2018.

Kostenpost	Fietsenstalling Arendshof	Fietsenstalling Markt
Bemensing (contract !GO/Midzuid)	90.000,-	170.000,-
Huur + bijdrage VVE	50.100,-	
Onderhoud	2.000,-	6.300,-
Nutsvoorzieningen	3.100,-	8.200,-
Overige goederen en diensten		3.600,-
OZB, verzekeringen en zakelijke lasten	700,-	2.600,-
Totaal per stalling	€ 145.900,-	€ 190.700,-

Op basis van de begrotingsrichtlijnen wordt overhead berekend over de inhuur van personeel. Dit betreft ook de inhuur van MidZuid voor de bemensing van de fietsenstallingen. Een gevolg daarvan is dat er aanvullend op de bedragen in bovenstaande tabel ook nog ruim € 200.000,- aan concernoverhead ten laste van het parkeerfonds wordt gebracht vanwege de exploitatie van de bewaakte fietsenstallingen.

Mogelijke maatregelen

De volgende maatregelen zijn onderzocht:

F1	schrappen kosten die niet gerelateerd zijn aan parkeren / stallen
F2	bijdrage van derden aan exploitatie fietsenstallingen
F3	beperken openingstijden fietsenstalling onder de Markt
F4	sluiten fietsenstalling Arendshof
F5	andere beheerder voor fietsenstallingen
F6	beheer op afstand op rustigere uren
F7	huurverlaging fietsenstalling Arendshof
F8	medegebruiker / toestaan commerciële activiteiten in fietsenstallingen
F9	fietsenstallingen betaald maken

F1: schrappen kosten die niet gerelateerd zijn aan parkeren / stallen

Het beheer van beide fietsenstallingen is uitbesteed aan MidZuid (voorheen !GO). Hiervoor heeft de gemeente een overeenkomst met MidZuid gesloten. De overeenkomst voorziet erin dat MidZuid naast het beheren van de fietsenstallingen ook nog aanvullende werkzaamheden uitvoert. Het betreft:

- Het openen en sluiten van de poorten naar het Torenkwartier en de Vijzel
- beheer en kleine onderhoudswerkzaamheden aan de Fontein op de Markt
- bediening en reiniging van de uriliften op de Markt
- het beheer en de reiniging van de openbare toiletten in Arendshof

Openen en sluiten poorten	€ 17.800,- ¹
Beheer en klein onderhoud fontein Markt	€ 2.400,-
Bediening en reiniging uriliften Markt	Op afroep
Beheer en reiniging openbare toiletten Arendshof	€ 4.800,- (1x per dag reinigen; dat is de richtlijn die ook voor andere publieke locaties in Oosterhout geldt).

Bovenstaande werkzaamheden zijn niet gerelateerd aan parkeren of stallen maar komen nu wel ten laste van het parkeerfonds.

Voor de werkzaamheden die betrekking hebben op de fontein, de uriliften en de toiletten wordt voorgesteld om deze kosten door te belasten en elders op de begroting onder te brengen. Voor het openen en sluiten van de poorten naar het Torenkwartier en de Vijzel wordt voorgesteld om daarvan volledig af te zien². Dit betekent wel dat bezoekers en ondernemers die op de Vijzel moeten zijn, niet langer van de doorsteek naar de Kerkstraat gebruik kunnen maken, maar zullen moeten omlopen via de Sint Janstraat. Het alternatief is dat het sleutelbeheer wordt ondergebracht bij de winkeliers van omliggende panden. Hierover zal nog overleg worden gevoerd met de betreffende winkeliers.

Financieel effect	Structurele besparing orde grootte € 10.000,- tot € 20.000,-
Gevolgen	Bezoekers en ondernemers: parkeerterrein Vijzel uitsluitend nog via St. Jansstraat bereikbaar.
Implementatie	Per 1 januari 2021 Via begrotingscyclus
Aandachtspunten	Betreft deels besparing, deels komen de kosten op een andere plaats in de begroting terecht (€ 7.200,-).

F2: bijdrage van derden aan exploitatie fietsenstallingen

Tijdens de stuurgroep Bruisende Binnenstad op 19 februari '20 is onder andere gesproken over een eventuele bijdrage van de ondernemers uit de binnenstad aan de exploitatie van de fietsenstallingen (bijvoorbeeld in de vorm van een bijdrage van de ondernemers aan de huur van de fietsenstalling Arendshof in ruil waarvoor de beheerdersruimte van de fietsenstalling dan ook door de beveiligingsmedewerkers van het winkelcentrum zou kunnen worden gebruikt). Van de zijde van de ondernemers was hiervoor geen animo.

F3: beperken openingstijden fietsenstalling onder de Markt

De fietsenstalling onder de Markt wordt van maandag tot en met donderdag maar zeer beperkt gebruikt (tellingen 2019: gemiddeld circa 60 fietsen per dag). Te overwegen valt om de stalling op die dagen volledig te sluiten.

¹ Dit zijn de kosten als deze werkzaamheden los zouden moeten worden uitgevoerd; nu wordt dat gecombineerd met het beheer van de fietsenstallingen waardoor de kosten feitelijk lager zijn.

² De eigenaren van de betreffende poorten kunnen deze nog wel zelf openen en sluiten.

Financieel effect	Structurele besparing orde grootte € 45.000,- (exclusief overhead)
Gevolgen	Bezoekers en ondernemers: huidige gebruikers (bezoekers en werknemers) zullen hun fiets elders moeten stallen. Aannemelijk is dat dit leidt tot een beperkte toename van fietsen in de openbare ruimte.
Implementatie	3 maanden na besluitvorming.
Aandachtspunten	- Door de beheerder van de fietsenstalling worden ook andere werkzaamheden uitgevoerd (poorten en fontein). - Staat haaks op mobiliteitsvisie (stimuleren fietsgebruik)

F4: sluiten fietsenstalling Arendshof

De fietsenstalling Arendshof wordt door de gemeente gehuurd. Dit betekent dat het sluiten van de fietsenstalling Arendshof op rustigere dagen financieel minder interessant is dan bij de fietsenstalling Markt (de huur moet immers sowieso betaald worden). Dat betekent dat t.a.v. de fietsenstalling Arendshof een meer fundamentele keuze dient te worden gemaakt.

Het sluiten van de fietsenstalling Arendshof zou tot een besparing leiden van ruim € 150.000,- op jaarbasis. Daarvan betreft orde grootte € 100.000,- personeelskosten (MidZuid) en € 50.000,- huur.

De fietsenstalling Arendshof wordt vooral gebruikt door winkelend publiek en werknemers. Uit tellingen die in 2019 zijn uitgevoerd, blijkt dat doordeweeks de stalling gemiddeld door 230 tot 270 mensen per dag wordt gebruikt. Op de vrijdag en zaterdag staan er per dag gemiddeld 360 tot 390 fietsen in de stalling. Dit betreft gemiddelden; het gebruik van de stalling is sterk seizoensafhankelijk; zo staat de stalling in de zomermaanden en in december beduidend voller.

Van maandag tot en met donderdag biedt de stalling onder de Markt voldoende capaciteit om een eventuele sluiting van de stalling Arendshof te compenseren. Echter zeker voor bezoekers van het kernwinkelgebied is het niet aannemelijk dat deze hun fiets onder de Markt gaan stallen. Dit vanwege de loopafstand. Daarnaast is de fietsenstalling onder de Markt vanwege de hellingbaan minder goed toegankelijk voor bepaalde doelgroepen en type fietsen. Verwacht mag worden dat een sluiting van de fietsenstalling Arendshof tot een flinke toename van het aantal gestalde fietsen in de openbare ruimte zal leiden en ook een toename van fietsdiefstal. Het sluiten van de fietsenstalling Arendshof staat ook haaks op het beleid uit de mobiliteitsvisie om fietsgebruik juist te stimuleren.

Financieel effect	Structurele besparing orde grootte € 150.000,- (exclusief overhead)
Gevolgen	Bezoekers en ondernemers: huidige gebruikers (bezoekers en werknemers) zullen hun fiets elders moeten stallen. Aannemelijk is dat dit leidt tot een flinke toename van fietsen in de openbare ruimte. Fietsenstalling Markt zal voor veel mensen geen alternatief zijn (vanwege afstand en toegankelijkheid).
Implementatie	Per 1 januari 2022 (opzegtermijn huurcontract)
Aandachtspunten	Staat haaks op mobiliteitsvisie (stimuleren fietsgebruik)

F5: andere beheerder voor fietsenstallingen

De belangrijkste kostenpost van de bewaakte fietsenstallingen, betreft de bemensing ervan. De stallingen worden tot 21.00 uur bemenst door medewerkers van MidZuid. Vanaf 21.00 uur worden de stallingen bemenst door beveiligingspersoneel. Dit wordt via MidZuid ingehuurd. De inzet van beveiligingspersoneel maakt dat de kosten van de stallingen na 21.00 uur fors toenemen (een relatief groot deel van de kosten van het bemensen van de stallingen betreft de uren die in de weekenden worden gemaakt na 21.00 uur).

Er zijn verkennende gesprekken gevoerd met twee andere potentiële beheerders:

Biesieklette is een organisatie die zorgt voor het beheer en de bemensing van ca. 50 bewaakte fietsenstallingen in met name gemeentes in Zuid Holland. Daarbij maakt men gebruik van personeel dat voorheen een uitkering had. Het doel van Biesieklette is dat jaarlijks een deel van haar personeel uitstroomt naar regulier werk.

Biesieklette heeft aangegeven niet onwelwillend te staan tegenover het in beheer nemen van de bewaakte fietsenstallingen in Oosterhout³. De kosten daarvan zijn naar verwachting lager dan het huidige contract dat de gemeente met MidZuid heeft. Dit komt omdat de stallingen standaard maar bemest worden door één medewerker en men geen beveiligingspersoneel inhuurt.

In aanvulling op het personeel wordt ook cameratoezicht toegepast (omwille van de veiligheid van het personeel) en moeten gebruikers van de stalling zich “legitimeren” met een zogenaamde “bikey” (<https://www.biesieklette.nl/bikeyuileg/>).

Daar cameratoezicht momenteel niet aanwezig is in de stallingen, brengt dit extra investerings- en beheerkosten met zich mee als de stallingen bij Biesieklette in beheer zouden komen.

Financieel effect	Structurele besparing orde grootte € 40.000,- (exclusief overhead) Investering orde grootte € 6.000,-
Gevolgen	Bezoekers en werknemers: gebruik Bikey verplicht
Implementatie	Implementatietermijn: afhankelijk of een aanbestedingsprocedure doorlopen moet worden.
Aandachtspunten	• Bij het beheer van de stallingen door MidZuid is de gemeente niet aanbestedingsplichtig (“inbesteding”). Bij een andere beheerder, afhankelijk van het type beheerder, wel. • Er dienen voldoende geschikte potentiële medewerkers te zijn. • Aansluiting op meldkamer.

Ook met een lokaal beveiligingsbedrijf zijn gesprekken gevoerd over het beheer van de stallingen. Daarbij zijn twee varianten bekeken: een variant waarbij de stallingen gedurende de volledige openingstijden bemest worden door service- en beveiligingsmedewerkers en een variant waarbij dit pas vanaf 21.00 uur gebeurt en de stallingen net zoals in de huidige situatie tot 21.00 uur door medewerkers van MidZuid bemest worden. Op basis van deze gesprekken is het de verwachting dat door het inschakelen van een ander beveiligingsbedrijf voor de avond / nacht (na 21.00 uur) een aanzienlijke besparing kan worden geboekt.

Financieel effect	Structurele besparing orde grootte € 17.500,- (exclusief overhead)
Gevolgen	Geen
Implementatie	Implementatietermijn: afhankelijk van looptijd contract tussen MidZuid en huidig beveiligingsbedrijf.
Aandachtspunten	Beveiligingsbedrijf dient via MidZuid te worden ingehuurd (anders aanbestedingsplichtig en twee afzonderlijke contractpartijen).

F6: beheer op afstand op rustigere uren

Het zwaartepunt van het gebruik van de stallingen is op vrijdagen en in het weekend. Te overwegen valt om de stallingen van maandag tot en met donderdag op afstand te beheren. Daarbij is er dan geen personeel aanwezig en vindt toezicht middels camerabewaking in combinatie met een toegangssysteem plaats. Een dergelijk concept (“bewaakte zelfservice stallingen”) wordt door de NS inmiddels toegepast bij de fietsenstallingen op diverse NS stations. Het toegangssysteem is daarbij gekoppeld aan de OV chipcard (voor de Oosterhoutse stallingen valt een systeem gekoppeld aan de pinpas te overwegen).

³ Waarbij o.a. nog wel zal moeten worden bekeken in hoeverre de “kaartenbakken” in Oosterhout voldoende geschikte potentiële werknemers bevatten.

De stallingen van maandag tot en met donderdag of afstand beheren, leidt tot een structurele besparing op de inzet van MidZuid van orde grootte € 90.000,- op jaarbasis. Daar staat tegenover dat geïnvesteerd zal moeten worden in camerabewaking, een toegangssysteem en de daarbij behorende communicatie- en datalijnen. Voorts brengt dit ook structurele kosten met zich mee o.a. voor de aansluiting op de meldkamer.

Bewakingscamera's	PM
Toegangssysteem	PM
Automatiseren deuren	PM
Data- en communicatielijnen	PM
Kosten meldkamer	PM
Service- en transactiekosten toegangsapparatuur	Servicekosten: PM Transactiekosten: € 0,05 per transactie

Deze maatregel heeft tot gevolg van er van maandag tot en met donderdag geen personeel meer bij de stallingen is en dat er daardoor op die momenten geen rechtstreeks toezicht is en ook geen assistentie aan bezoekers kan worden verleend bij het stallen van hun fiets. Mogelijk zal een deel van de huidige gebruikers hun fiets daardoor elders stallen.

Financieel effect	Structurele besparing orde grootte € 90.000 (exclusief overhead) Investering van: PM • automatiseren deuren • toegangssysteem • camera's • aansluiting meldkamer • data- en communicatielijnen (Markt) Structurele kosten orde grootte: PM • servicekosten • transactiekosten • aansluiting meldkamer
Gevolgen	Bezoekers: van maandag tot en met donderdag geen rechtstreeks toezicht meer en geen assistentie bij het stallen. Mogelijk wordt een deel van de fietsen daardoor elders gestald.
Implementatie	Implementatietermijn: PM
Aandachtspunten	• Door de beheerder van de fietsenstalling worden ook andere werkzaamheden uitgevoerd (poorten, fontein en toiletten Arendshof); • Aansluiting op meldkamer • Medewerking eigenaar fietsenstalling Arendshof

F7: Huurverlaging fietsenstalling Arendshof

De gemeente huurt het gebouw waarin de fietsenstalling Arendshof zit. De huur bedraagt ruim € 50.000,- per jaar. Met de eigenaar is een verkennend gesprek gevoerd over een eventuele huurverlaging. Op basis daarvan is de inschatting dat een verlaging van de huur met orde grootte € 10.000,- per jaar realistisch/haalbaar is.

Financieel effect	Structurele besparing orde grootte € 10.000,-
Gevolgen	Geen
Implementatie	Per 1 januari 2021
Aandachtspunten	Huidig huurcontract heeft een geldigheid van 1 jaar; aannemelijk is dat tegenover een huurverlaging een langere contractduur zal staan.

F8: medehuurder toestaan / commerciële activiteiten in fietsenstallingen

Het idee hierachter is, dat door nevenactiviteiten (zoals bijvoorbeeld fietsonderhoud, -reparatie en -verhuur) toe te staan in de stallingen eventueel extra inkomsten zouden kunnen worden gegenereerd. Echter uit ervaringen elders blijkt dat die inkomsten marginaal zijn; het is vooral een stukje extra service. Bovendien leent de huidige inrichting van de stallingen zich hiervoor niet en zou dit met name in de fietsenstalling Arendshof ten koste gaan van de capaciteit.

F9: fietsenstallingen betaald maken

De fietsenstallingen in Oosterhout zijn momenteel gratis. Overwogen zou kunnen worden om hiervoor een beperkte bijdrage (€ 0,50) in rekening te brengen om daarmee ook inkomsten uit fietsparkeren te genereren.

Beleidsmatig is dit ongewenst; het mobiliteitsbeleid is er juist op gericht het gebruik van de fiets te stimuleren en het betaald maken van de stallingen staat daar haaks op. Ervaringen in andere gemeenten laten bovendien zien dat op het moment dat de stallingen betaald worden gemaakt, ook bij een beperkt tarief, het aantal gestalde fietsen in de stalling fors (orde grootte 50%) afneemt en dat een groot deel van de fietsen dat voorheen in de stalling werd gezet dan op straat komt te staan. Dit maakt dat in de praktijk betaalde fietsenstallingen alleen functioneren in combinatie met stringente handhaving op fietsparkeren op straat.

Uitgaande van een afname van het gebruik van de fietsenstallingen met 50% is becijferd dat bij een tarief van € 0,50 per fiets de inkomsten orde grootte € 30.000,- op jaarbasis zullen bedragen (ook rekening houdend met de afdracht van BTW).

Aangezien het werken met contact geld in de stallingen ongewenst is (en daarvoor ook duurder personeel van MidZuid zou moeten worden ingezet), zal geïnvesteerd moeten worden in Pin apparatuur. De eenmalige kosten daarvan bedragen naar verwachting orde grootte € 1.000,- per stalling uitgaande van apparatuur die gebruik maakt van mobiel internet / 4G. Daarnaast bedragen de structurele service- en transactiekosten naar verwachting orde grootte € 4.000,-

Pinapparatuur	€ 1.000,- per stalling voor aanschaf en installatie pin apparaat
Service- en transactiekosten	€ 150,- servicekosten per jaar per apparaat € 0,05 kosten per pintransactie 75.000 transacties = € 3.750,- per jaar

Het betaald maken van de stallingen zal leiden tot een forse afname van het aantal gebruikers van de stallingen (en dientengevolge een toename van het aantal gestalde fietsen in de openbare ruimte en daardoor waarschijnlijk ook extra kosten voor handhaving op fietsparkeren). Bovendien brengt dit extra handelingen voor het personeel van de stalling met zich mee wat op piekmomenten de doorstroming zou kunnen belemmeren.

Financieel effect	Structurele inkomsten orde grootte € 30.000,- Investering orde grootte € 2.000,- Structurele kosten orde grootte € 4.000,-
Gevolgen	Bezoekers: veel huidige gebruikers (m.n. bezoekers) zullen hun fiets elders gaan stallen. Aannemelijk is dat dit leidt tot een forse toename van gestalde fietsen in de openbare ruimte.
Implementatie	3 maanden na besluitvorming (uitgaande van mobiel internet / 4G)
Aandachtspunten	Staat haaks op mobiliteitsvisie (stimuleren fietsgebruik)

5. Betaalautomaten

Mogelijke maatregelen

De volgende maatregelen zijn onderzocht:

B1	Verminderen aantal betaalautomaten
B2	Cashloos maken betaalautomaten

B1: Verminderen aantal betaalautomaten

Oosterhout beschikt over 50 betaalautomaten. Daarvan staan er 47 op straat (3 zijn er op voorraad zodat eventuele defecte automaten op straat kunnen worden vervangen).

Onderzocht is of het aantal automaten verminderd kan worden. Daarmee zou bespaard kunnen worden op onderhouds-, stroom- en licentiekosten en de kosten van geldgaring (het ledigen van de automaten).

Bij het bepalen of en welke automaten verwijderd zouden kunnen worden, is zowel gekeken naar het gebruik als naar de “overlap” tussen automaten.

Geconcludeerd is dat er 4 automaten zijn die dermate weinig gebruikt worden (opbrengst < € 2.500 per jaar) dat deze verwijderd kunnen worden.

Daarnaast is er op een aantal locaties sprake van “overlap”. Door 7 automaten te verplaatsen, kunnen er nog 10 automaten verwijderd worden zonder dat dat noemenswaardige gevolgen heeft voor de loopafstanden naar en de zichtbaarheid van automaten.

De eenmalige kosten van het verwijderen en verplaatsen van de betaalautomaten bedragen orde grootte € 13.000,-. De te verwachten jaarlijkse kostenbesparing bedraagt orde grootte € 25.500,-.

In bijlage 1 is opgenomen welke automaten verwijderd en verplaatst zouden kunnen worden.

Als gevolg van het verwijderen en verplaatsen van automaten neemt de loopafstand voor bezoekers naar bepaalde automaten iets toe. Daarnaast zal op drukke momenten de kans op wachtrijen bij bepaalde automaten mogelijk toenemen.

Op drie locaties kan als gevolg van het verwijderen van de betaalautomaten het betaald parkeren niet gehandhaafd worden (geen alternatieve automaat in de buurt). Het gaat om locaties waar maar zeer beperkt tegen betaling geparkeerd wordt door bezoekers, te weten de parkeerplaatsen langs de Van Liedekerkestraat, de parkeerplaatsen op het binnenterrein van De Burcht en enkele parkeerplaatsen aan de Kloosterstraat. Deze parkeerplaatsen zouden daarom moeten worden omgezet naar vergunninghoudersplaatsen.

Financieel effect	Structurele besparing orde grootte € 25.500,- Investering orde grootte € 13.000,-
Gevolgen	• Bezoekers: beperkte toename loopafstand en op drukke momenten mogelijk kans op beperkte wachtrijen bij bepaalde automaten. • Parkeerplaatsen langs van Liedekerkestraat, Kloosterstraat en op binnenterrein De Burcht omzetten naar vergunninghouders.
Implementatie	6 maanden na besluitvorming (vanwege stroomaansluitingen te verplaatsen automaten).
Aandachtspunten	In beperkte mate is er sprake van kapitaalvernietiging vanwege de investering die in 2017 is gedaan in de betaalautomaten.

B2: cashloos maken betaalautomaten

In Oosterhout kan bij alle betaalautomaten nog met contant geld worden betaald. Te overwegen valt om (een deel van) de betaalautomaten cashloos te maken en uitsluitend nog betalingen met pinpas of creditcard toe te staan. Daarmee kan worden bespaard op de kosten van geldgaring (het contant geld uit de automaten halen en verwerken). Verder leidt het ook tot lagere onderhoudskosten daar een deel van de storingen aan de betaalautomaten samenhangt met de inworp van contant geld (muntklemmingen e.d.).

Breda, Tilburg en Bergen op Zoom hebben dit al gedaan. In Breda en Bergen op Zoom kan nog bij orde grootte 10% van de automaten contant worden betaald. Tilburg is volledig cashloos op straat (contant geld alleen in de parkeergarages).

Overwegingen voor cashloos in andere gemeenten zijn vooral vanwege onderhoud / storingen en veiligheid. Niet vanwege financiën; tegenover de lagere kosten voor geldgaring staan hogere kosten vanwege de verwerking van digitale betalingen; per saldo is er daardoor nauwelijks sprake van een besparing op de verwerking van geldstromen.

Een andere overweging voor cashloos op straat (en reductie van het aantal automaten) is om het gebruik van belparkeren te stimuleren. In Breda, Tilburg en Bergen op Zoom ligt het percentage belparkeren inmiddels rond de 50% (mede omdat faciliteiten op straat worden beperkt); in Oosterhout “maar” rond de 30%.

Financieel effect	Structurele besparing: zeer beperkt
Gevolgen	• Bezoekers: minder mogelijkheden voor bezoekers om contant te betalen. • Op drukke momenten toename kans op wachtrij bij automaten
Implementatie	3 maanden (nadat bepaald is welke automaten cashloos zouden moeten worden gemaakt).
Aandachtspunten	

6. Digitalisering

Mogelijke maatregelen

De volgende maatregelen zijn onderzocht:

D1	Digitale uitgifte van parkeervergunningen en -producten
D2	Digitale parkeerhandhaving (scanauto)
D3	Taakstelling parkeerhandhaving

D1: digitale uitgifte van parkeervergunningen en –producten

De uitgifte van parkeervergunningen en –producten gebeurt nu nog op papier, waarbij bewoners en ondernemers voor een aantal producten ook naar het gemeentehuis moeten komen. Deze werkzaamheden kunnen grotendeels worden geautomatiseerd waardoor zowel op personele inzet kan worden bespaard als dat bewoners en ondernemers veel meer zelf rechtstreeks via internet en/of app kunnen (en moeten) regelen. Het digitaliseren van parkeervergunningen en –producten is ook noodzakelijk om digitaal te kunnen gaan handhaven (D2).

In Breda, Tilburg, Roosendaal en Bergen op Zoom is de uitgifte inmiddels (nagenoeg) volledig geautomatiseerd. Orde grootte 90% van de aanvragen en wijzigingen wordt zonder tussenkomst van medewerkers van de gemeente of het parkeerbedrijf afgehandeld⁴. In orde grootte 10% van de gevallen is nog assistentie vanuit de gemeente benodigd. Het gaat daarbij vooral om doelgroepen die minder gewoon zijn met de digitale wereld.

Voor digitalisering van de uitgifte van parkeervergunningen en –producten is aanschaf van een nieuw softwarepakket noodzakelijk. Dit traject loopt reeds.

Op basis van de ervaringen in andere gemeentes is het de verwachting dat de hoeveelheid tijd die benodigd is voor de uitgifte, wijziging en het beheer van parkeervergunningen en -producten met orde grootte 50% afneemt en dat daarmee aanzienlijk kan worden bespaard op personele inzet. Ondanks dat het de verwachting is dat beduidend minder personele inzet benodigd is, is dat geen besparing op het parkeerfonds omdat de uren van de eerste lijn en back office niet op het product betaald parkeren geboekt worden.

Het merendeel van de bewoners en ondernemers zal baat hebben bij de digitale uitgifte van parkeervergunningen en –producten omdat men veel meer zelf via internet en app kan regelen. Van bepaalde doelgroepen zal dit meer aanpassing vragen.

Financieel effect	Structurele besparing: orde grootte 50% minder uren benodigd voor uitgifte en beheer van parkeervergunningen en -producten. Echter deze uren komen niet ten laste van de parkeerexploitatie.
Gevolgen	• Bewoners en ondernemers kunnen (en moeten) via internet en app veel meer zelf regelen. • Geen fysieke vergunning meer benodigd.
Implementatie	Per 1 januari 2021
Aandachtspunten	• Noodzakelijk om tot digitale handhaving over te kunnen gaan (D2). • Ook de regeling voor sociale bezoekers (kraskaart) zal gedigitaliseerd moeten worden (P1). • Voor bepaalde doelgroepen blijft ondersteuning nodig.

⁴ In Breda ligt dat percentage iets lager omdat de bezoekers- en mantelzorgregeling daar nog gedigitaliseerd moet worden.

D2: digitaliseren parkeerhandhaving (scanauto)

Een toenemend aantal gemeenten maakt voor de parkeerhandhaving gebruik van een scanauto. Dat leidt tot een afname van de kosten voor parkeerhandhaving (minder personeelsinzet) en hogere parkeerinkomsten door een hogere betalingsbereidheid en meer inkomsten uit naheffingen (grotere pakkans).

Alvorens met een scanauto gewerkt kan worden, dient het parkeren volledig gedigitaliseerd te zijn (= op kenteken). Dit betekent dat mensen die betaald parkeren bij de betaalautomaat hun kenteken moeten invoeren. Het geschikt maken van de betaalautomaten in Oosterhout hiervoor zou een investering van € 110.000,- vragen (uitgaande van 47 automaten).

Een scanauto kan per uur een beduidend groter aantal voertuigen controleren (ca. 1.200) dan een handhaver. Het voertuig controleert daarbij op basis van kentekens of de gescande voertuigen een geldig parkeerrecht (vergunning of betaald parkeren) hebben. De handhavers hoeven daardoor uitsluitend nog die voertuigen te controleren die geen geldig parkeerrecht hebben. Dit kan op twee manieren:

- de grootste besparing kan worden bereikt door de controle volledig via de back office (op afstand) te laten plaatsvinden. Op basis van de foto's die door de scanauto zijn gemaakt, wordt dan door de back office beoordeeld of wel of geen naheffing moet worden opgelegd (waarbij nog wel gecontroleerd wordt of op een later moment niet alsnog een parkeerrecht is aangeschaft). Alleen in bepaalde gevallen (m.n. bij buitenlandse kentekens) gaat de handhaver nog ter plaatse bij het voertuig kijken. O.a. Tilburg werkt op deze manier. Het aantal uren parkeerhandhaving is daarbij met 75% terug gebracht.
- Controle ter plaatse. De scanauto geeft daarbij aan de handhavers door waar zich voertuigen zonder parkeerrecht bevinden zodat de handhaver ter plaatse kan beoordelen of wel of geen naheffing moet worden opgelegd. Bergen op Zoom en Breda werken op deze manier, waarbij Breda nog in de opstartfase zit (scanvoertuig wordt sinds januari 2020 gebruikt) en wil doorgroeien naar het model in Tilburg. De besparing die op deze wijze kan worden bereikt op de inzet van parkeerhandhaving is beduidend kleiner dan als via de back office wordt gewerkt.

Het inzetten van een scanauto maakt dat het parkeerareaal in een veel korter tijdsbestek gecontroleerd kan worden. Dat maakt dat de pakkans van mensen die parkeren zonder vergunning of zonder te betalen, sterk toeneemt. In de praktijk leidt dat ertoe dat als een scanauto wordt ingezet de betalingsbereidheid en/of het aantal uitgeschreven naheffingen toeneemt en daarmee tot meer inkomsten uit betaald parkeren en naheffingen.

Een scanauto brengt een aanzienlijke investering met zich mee. Orde grootte gaat het om een investering van € 200.000,- ⁵. Verder moet nog rekening worden gehouden met extra bijkomende kosten m.n. voor gedetailleerd kaartmateriaal van het te scannen gebied. Naast de investering bedragen de jaarlijkse kosten van een eigen scanauto orde grootte € 50.000,- vanwege onderhoud, licenties en verzekeringen.

De aanzienlijke kosten van de scanauto maakt dat in de praktijk een eigen scanauto alleen voor grotere gemeenten (met een groter gereguleerd parkeerareaal) financieel interessant is. Een gemeente zoals Bergen op Zoom is eigenlijk te klein voor een scanauto. Echter Bergen op Zoom heeft de scanauto met een veel breder doel aangeschaft en wil die ook gaan inzetten voor (o.a.) parkeeronderzoeken en handhaving op andere domeinen (afval, overlast e.d.).

De kosten om zelf een scanauto aan te schaffen, wegen naar verwachting niet op tegen de financiële baten. Gezien de omvang van het parkeerareaal in Oosterhout is het inzetten van een eigen scanauto ook niet kosteneffectief; het parkeerareaal is te beperkt waardoor de scanauto een groot deel van de tijd "werkeloos" zou zijn.

⁵ De kosten zitten daarbij met name in de camera's en verwerkingsunit. Een (iets) goedkoper alternatief zou een scanscooter zijn. Echter die is niet gedurende alle weersomstandigheden bruikbaar en kwetsbaarder. In de praktijk worden scanscooters vooral ingezet in gebieden die minder goed toegankelijk zijn voor een auto.

Als we met een scanauto willen gaan werken, dan is de meest voor de hand liggende optie om daarvoor een overeenkomst met de gemeente Breda aan te gaan en gebruik te gaan maken van de Bredase scanauto. Echter ook in dat geval zullen nog aanzienlijke kosten moeten worden gemaakt voor het aanpassen van de betaalautomaten en gedetailleerd kaartmateriaal van het te scannen gebied.

Het inzetten van een scanauto heeft gevolgen voor de wijze van parkeerhandhaving. Nu gebeurt dat veelal integraal (parkeren en APV) en fungeert de handhaver ook als gastheer. Als een scanauto wordt ingezet, en er minder beschikbare uren zijn om in te zetten op (parkeer) handhaving, zal de handhaver minder en doelgerichter op straat zijn en is er minder ruimte voor brede handhaving en gastheerschap. Het inzetten van een scanauto betekent dat op die terreinen dus concessies moeten worden gedaan.

Het inzetten van een scanauto heeft ook gevolgen voor het parkeren van houders van een gehandicaptenparkeerkaart. Houders van een gehandicaptenparkeerkaart mogen nu gratis parkeren op alle gereguleerde parkeerplaatsen in de binnenstad⁶. Echter daar gehandicaptenparkeerkaarten niet op kenteken zijn en er ook nog geen centrale registratie is, kan de regeling in zijn huidige vorm niet in stand blijven als met een scanauto gaat worden gewerkt.

Financieel effect	Structurele inkomsten: onzeker Structurele besparing: m.n. bij handhaving via de back office kan aanzienlijk op de parkeerhandhaving worden bespaard. Investering orde grootte: • Scanauto: € 200.000,- ⇒ alternatief: samenwerking met Breda • Aanpassen betaalautomaten: € 110.000,- [bij 47 automaten] • Bijkomende kosten: € 50.000,- Structurele kosten orde grootte € 50.000,- [bij eigen scanauto]
Gevolgen	• Bewoners en bezoekers: grotere kans op naheffing of beschikking • Bezoekers moeten kenteken invoeren bij betaalautomaat; vergroot kans op wachtrijen en kans op onterechte naheffingen. • Minder blauw op straat, tenzij vrijkomende uren handhaving anders worden ingevuld.
Implementatie	Per 1 januari 2022. Digitale handhaving is pas mogelijk nadat eerst het vergunninghoudersparkeren en betaald parkeren volledig gedigitaliseerd zijn. Dit dient gefaseerd te gebeuren waarbij in 2021 eerst het vergunninghoudersparkeren wordt gedigitaliseerd (D1).
Aandachtspunten	Regeling voor houders gehandicaptenparkeerkaart (gratis parkeren op alle parkeerplaatsen) kan niet gehandhaafd worden in huidige vorm (niet op kenteken en geen centrale registratie).

D3: taakstelling parkeerhandhaving

Bij de vaststelling van de begroting 2020 is via een amendement besloten dat jaarlijks € 100.000,- op parkeerhandhaving dient te worden bespaard door de inhuur van derden te beperken. Deze taakstelling komt er op neer dat vanaf 2020 er 35% minder uren aan parkeerhandhaving kunnen worden besteed. Een consequentie daarvan is dat nog maar 6 dagen per week gehandhaafd kan worden (waarbij de dagen van week tot week wisselen om toch in te kunnen spelen op de actualiteit en de flexibiliteit van de inzetbaarheid).

Aan de taakstelling is al deels invulling gegeven; er wordt inmiddels 1FTE minder ingehuurd.

⁶ In Breda mogen houders van een gehandicaptenparkeerkaart gratis op algemene gehandicaptenparkeerplaatsen staan, maar moet er wel betaald worden op andere parkeerplaatsen.

Een afname van de parkeerhandhaving werkt door in de parkeerinkomsten. Zo zal het aantal naheffingen afnemen (en daardoor minder inkomsten uit naheffingen) en mogelijk ook de opbrengst uit de betaal automaten verminderen (risico op lagere betalingsbereidheid).

Minder parkeerhandhaving betekent minder blauw op straat. Om toch voldoende zichtbaar te zijn op straat, valt te overwegen om het resterende deel van de taakstelling in te vullen door uren anders in te zetten (handhaving op APV in plaats van parkeren). Het gaat daarbij om orde grootte 600 uur op jaarbasis dat anders zou worden ingevuld.

Financieel effect	Structurele besparing: € 100.000,- (inclusief overhead) Structurele minder inkomsten orde grootte € 8.000,-
Gevolgen	Bezoekers en bewoners: minder toezicht op naleving parkeerregime
Implementatie	Bij de vaststelling van de begroting 2020 is hiertoe reeds besloten
Aandachtspunten	Om voldoende blauw op straat te houden, valt te overwegen om een deel van de uren die niet meer worden ingezet op parkeerhandhaving in te zetten voor handhaving op andere beleidsterreinen.

7. Parkeervergunningen en -producten

Mogelijke maatregelen

P1	Kraskaarten
P2	Bewonersvergunningen
P3	Fiscalisering vergunninghoudersparkeren
P4	Parkeerontheffingen

P1: kraskaarten

Bewoners van het gereguleerde gebied kunnen kraskaarten kopen voor hun bezoekers. Een kraskaart kost € 2,- ongeacht de parkeerduur. De datum waarop de kraskaart gebruikt wordt, dient te worden weggekrast en de kraskaart moet in de auto van de bezoeker worden gelegd. Met de kraskaart mag ook op vergunninghouderplaatsen worden geparkeerd. De regeling blijkt in de praktijk gevoelig te zijn voor misbruik (oneigenlijk gebruik kraskaarten).

Bij omliggende gemeenten is geïnventariseerd hoe om wordt gegaan met het parkeren van bezoekers van bewoners in de binnenstad. Wat voor systeem wordt daarbij gehanteerd en welk tarief betaalt de bezoeker. De resultaten daarvan zijn terug te vinden in bijlage 2 'bezoekers- en mantelzorgregelingen'. Conclusie is dat de regelingen nogal divers zijn (en dat het daardoor nogal lastig is om een uitspraak te doen of de Oosterhoutse regeling goedkoop of duur is voor de bezoeker/bewoner).

In plaats van een generieke verhoging van de prijs van een kraskaart, wordt een ander systeem (vergelijkbaar met de regeling zoals die in Breda, Roosendaal en Tilburg wordt toegepast) voorgesteld. De kraskaart wordt daarbij vervangen door een digitale bezoekersregeling waarbij in plaats van een dagtarief met een uurtarief wordt gewerkt. Het voorstel is daarbij een tarief te hanteren van € 0,50 per uur (zijnde 1/3 van het tarief dat de commerciële bezoeker betaalt). Dat is weliswaar iets hoger dan het tarief dat Breda en Tilburg hanteren, echter in die gemeenten zijn de tijden dat het betaald parkeren en vergunninghouders geldt beduidend ruimer (ook in de avond en nachtperiode en op zondagen moet daar betaald worden) waardoor bezoekers daar op veel meer momenten moeten betalen dan in Oosterhout.

Aanpassing van de huidige regeling met kraskaarten is sowieso noodzakelijk vanwege de digitaliseren van het vergunninghoudersparkeren. De nieuwe regeling zal voor de meeste bewoners van de binnenstad een stuk gebruiksvriendelijker zijn dan de huidige regeling (waarbij kraskaarten bij de balie burgerzaken aangeschaft moesten worden). Bovendien betalen bewoners dan naar rato van de tijd die daadwerkelijk van de regeling gebruik wordt gemaakt. Van bepaalde doelgroepen zal een digitale regeling meer aanpassing vragen.

Vervanging van de huidige kraskaart door een digitale bezoekersregeling zal ook leiden tot een afname van personele inzet voor uitgifte en beheer. Echter zoals al aangegeven bij D1 (digitalisering uitgifte parkeervergunning en -producten) zal dit zich niet vertalen in een besparing op het parkeerfonds omdat de uren van de eerste lijn en back office niet op het product betaald parkeren geboekt worden.

Het financieel effect (in termen van parkeerinkomsten) van het omvormen van de huidige regeling, waarbij een vast bedrag wordt betaald, naar een digitale regeling waarbij per uur wordt betaald, is lastig in te schatten. Maar verwacht mag worden dat dit (uitgaande van een tarief van € 0,50 per uur) niet zal leiden tot een afname van parkeerinkomsten.

Financieel effect	Onbekend, maar verwacht mag worden dat (uitgaande van een tarief van € 0,50 per uur) de nieuwe regeling niet zal leiden tot een afname van parkeerinkomsten.
Gevolgen	• Bewoners kunnen (en moeten) het via internet en app zelf regelen. • Geen fysieke kraskaart meer benodigd.

	• Betalen naar rato dat gebruik wordt gemaakt van de regeling.
Implementatie	Per 1 januari 2021
Aandachtspunten	Huidige kraskaarten zijn tot 1 jaar na uitgifte geldig; dit betekent dat er sowieso een periode is dat beide regelingen in de praktijk naast elkaar zullen bestaan.

P2: bewonersvergunningen

Bewoners binnen het gereguleerde gebied kunnen 2 parkeervergunningen aanvragen. Met een parkeervergunning mag zowel op vergunninghoudersparkeerplaatsen geparkeerd worden als op (de meeste) betaalde parkeerplaatsen.

Bij omliggende gemeenten is geïnventariseerd hoe de tariefstelling van bewonersvergunningen is (tarieven 2019). Zie onderstaande tabel.

	Eerste vergunning	Tweede vergunning
Breda	€ 48,-	€ 96,-
Tilburg	€ 60,- tot € 160,-	€ 192,-
Etten Leur	gratis	gratis
Waalwijk	€ 13,45 tot € 102,45	€ 13,45 tot € 102,45
Roosendaal	€ 54,-	€ 78,-
Bergen op Zoom	€ 51,- tot € 58,80	€ 210,- tot € 215,-
Oosterhout	€ 37,20	€ 116,40

- In Tilburg, Waalwijk en Bergen op Zoom is het tarief van een bewonersvergunning ook gebiedsafhankelijk (verschillende tariefzones voor vergunninghouders);
- In Breda en Waalwijk is het tarief van een bewonersvergunning ook afhankelijk van het al dan niet kunnen beschikken over een parkeerplaats op eigen terrein;
- In Breda en Roosendaal gelden afwijkende regels voor nieuwbouwplannen;

Op basis van de tabel kan gesteld worden dat de eerste parkeervergunning in Oosterhout relatief goedkoop is. Een tweede parkeervergunning daarentegen is in 4 van de 6 andere gemeenten goedkoper dan in Oosterhout.

Als het tarief voor een eerste bewonersvergunning met € 10,- per jaar verhoogd zou worden, dan zou het tarief op hetzelfde niveau komen te liggen als in Breda en Bergen op Zoom. Een tariefsverhoging met € 10,- per jaar zou tot orde grootte € 19.000,- aan extra inkomsten uit parkeervergunningen leiden [er zijn ruim 1.900 eerste parkeervergunningen uitgegeven].

Het is niet de verwachting dat een verhoging van het tarief van de eerste bewonersvergunning zal leiden tot een noemenswaardige afname van het aantal parkeervergunningen. De vraag is wel of het wenselijk is. Immers digitalisering van het systeem van parkeervergunningen zal leiden tot een afname van de kosten die gemoeid zijn met de uitgifte en het beheer van parkeervergunningen. Het is dan niet logisch om de vergunningen duurder te maken.

Financieel effect	Structurele inkomsten: orde grootte € 19.000,-
Gevolgen	Bewoners gaan meer betalen voor hun parkeervergunning.
Implementatie	Per 1 januari 2021 Via jaarlijkse vaststelling verordening parkeerbelastingen
Aandachtspunten	Hoger tarief verhoudt zich slecht met lagere kosten (vanwege digitalisering D1)

Bewoners kunnen nu twee parkeervergunningen aanvragen. In de nota parkeernormering, die door de raad is vastgesteld in mei 2019, is uitgesproken dat het wenselijk is om dat in te perken. Daarbij kan worden gedacht aan een “nieuwbouwregeling”, waarbij in de parkeerverordening of uitgifteregels voor parkeervergunningen wordt vastgelegd dat bewoners van woningen waarvoor de bouwvergunning is verleend na een bepaalde datum (> 2020) nog maar in aanmerking komen voor één parkeervergunning.

Te overwegen valt om daarvoor dan ook een hoger tarief (het tarief dat geldt voor een tweede parkeervergunning) in rekening te brengen. Diverse gemeenten (waaronder Breda en Roosendaal) kennen inmiddels een vergelijkbare regeling.

De nieuwbouwregeling is niet ingegeven vanuit financiële overwegingen. Enerzijds moet de nieuwbouwregeling worden gezien als een soort stok achter de deur om initiatiefnemers voor nieuwe woningbouwontwikkelingen zoveel mogelijk te stimuleren om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Anderzijds is het bedoeld om een toename van de parkeerdruk op het openbaar gebied als gevolg van nieuwbouwontwikkelingen zoveel mogelijk te beperken.

De digitalisering van het huidige systeem van parkeervergunningen en –producten maakt dat aanpassing van de regelgeving sowieso aan de orde is en dat is een logisch moment om ook de nieuwbouwregeling te introduceren.

Financieel effect	nihil
Gevolgen	Bewoners van nieuwbouwprojecten kunnen hooguit nog één parkeervergunning aanvragen. Voor die parkeervergunning geldt het tarief van een tweede bewonersvergunning.
Implementatie	Per 1 januari 2021
Aandachtspunten	Vereist aanpassing van de parkeerverordening 2005 en/of de uitgifteregels voor parkeervergunningen.

P3: fiscalisering vergunninghoudersparkeren

Betaald parkeren en vergunninghoudersparkeren kennen een andere juridische basis. Betaald parkeren is een belastingmaatregel en gebaseerd op belastingwetgeving. Het vergunninghoudersparkeren daarentegen vindt haar juridische basis in de wegenverkeerswet. Dit verschil komt met name tot uiting bij de handhaving. Als een boete wordt opgelegd aan iemand die niet betaald heeft in een gebied waar betaald parkeren geldt, is sprake van een naheffing. Deze naheffing (a € 64,50) dient betaald te worden aan de gemeente. Als een boete wordt opgelegd als iemand zonder parkeervergunning op een vergunninghoudersplaats parkeert, dan is sprake van een beschikking ("Wet Mulder"). Deze beschikking bedraagt € 95,- en dient betaald te worden aan de staat.

Handhaving vindt op dezelfde wijze plaats en geschiedt door de gemeente; maar afhankelijk van het parkeerregime verschilt het boetebedrag en betaalt men aan de gemeente of de staat.

Om te voorkomen dat de inkomsten uit parkeerboetes naar de staat vloeien, hebben veel gemeenten (waaronder Breda, Roosendaal en Tilburg) het vergunninghoudersparkeren gefiscaliseerd. Dit betekent dat men geen gebieden kent die uitsluitend zijn voorbehouden aan vergunninghouders, maar dat altijd een vorm van betaald parkeren is toegestaan. Roosendaal en Tilburg hanteren daarbij het systeem dat, naast vergunninghouders, men uitsluitend betaald kan parkeren tegen een hoog dagtarief in gebieden die eigenlijk bedoeld zijn voor vergunninghouders. Breda hanteert een uurtarief, maar koppelt dat aan een parkeerdurbeperking waardoor het voor betalende bezoekers in de praktijk niet interessant is om te parkeren in gebieden die eigenlijk zijn bedoeld voor vergunninghouders.

In 2019 zijn er in Oosterhout ruim 900 beschikkingen uitgeschreven voor het niet hebben van een parkeervergunning. Uitgaande van dat aantal, zou fiscalisering van het vergunninghoudersparkeren tot extra inkomsten uit naheffingen orde grootte € 59.000,- leiden.

Het fiscaliseren van het vergunninghoudersparkeren in Oosterhout is in het verleden (2009) al eens onderzocht. Echter waar we toen (o.a.) tegenaan liepen, was dat hier ook een aanzienlijke investering mee gemoeid was omdat het destijds ook noodzakelijk was dat er een fors aantal betaalautomaten zou moeten worden bijgeplaatst en de investering niet opwoog tegen de extra opbrengsten. Inmiddels is de techniek dermate verandert dat bijplaatsing van betaalautomaten niet meer noodzakelijk is en dat voor het fiscalisering van het vergunninghoudersparkeren volstaan kan worden door een vorm van betaald parkeren via uitsluitend belparkeren toe te staan. De benodigde investering betreft derhalve vooral het aanpassen van de bebording op straat.

Het voorstel is om een vergelijkbaar systeem in te voeren als in Roosendaal en in Tilburg, waarbij op alle vergunninghoudersplaatsen en betaalde parkeerplaatsen (m.u.v. de betaalde parkeerplaatsen waar nu al een maximaal dagtarief van € 3,- geldt) ook tegen een dagtarief betaald geparkeerd kan worden.

Aangezien een regeling er in beginsel niet uitsluitend op gericht mag zijn om een geldstroom om te buigen van Den Haag naar Oosterhout ("niet in de geest van de gemeentewet") wordt een dagtarief van 7,50 euro (5x uurtarief) voorgesteld. Dat tarief is dermate hoog dat het niet aannemelijk is dat bezoekers en massa in vergunninghoudersgebieden gaan parkeren. Tegelijkertijd is het niet te hoog en kan het voor bepaalde doelgroepen een alternatief vormen voor de onderhoudsvergunning voor één dag (mensen hoeven daarvoor dan niet meer apart naar het gemeentehuis en dit type vergunning zou daardoor kunnen komen te vervallen).

In de gebieden waar nu uitsluitend vergunninghouders worden toegestaan, zullen geen betaalautomaten worden bijgeplaatst. Voor die gebieden geldt dat uitsluitend via belparkeren / app het dagtarief betaald kan worden. Hiertoe dient wel de bebording te worden aangepast.

Financieel effect	Structurele inkomsten: orde grootte € 59.000,- Investering orde grootte € 15.000,-
Gevolgen	Bewoners en bedrijven: vergunninghoudersgebieden niet uitsluitend meer voorbehouden aan vergunninghouders
Implementatie	Per 1 januari 2021 Via jaarlijkse vaststelling verordening parkeerbelastingen
Aandachtspunten	"niet in de geest van de gemeentewet"

P4: parkeerontheffingen

Naast parkeervergunningen, worden door de gemeente ook parkeerontheffingen uitgegeven. Het gaat daarbij om ontheffingen voor "parkeren buiten de daartoe aangewezen plaatsen" en voor het parkeren van voertuigen die groter zijn dan de APV toestaat.

Uitgifte van de ontheffingen geschiedt om niet. Echter voor het uitgeven, beheren en handhaving van de ontheffingen maakt de gemeente wel kosten (m.n. ambtelijke inzet).

Andere gemeenten brengen voor het uitgeven van parkeerontheffingen wel kosten in rekening en op basis van de legesverordening zouden hiervoor ook kosten in rekening kunnen worden gebracht. Echter de legesverordening voorziet daarvoor maar in één tarief (€ 47,50 per aanvraag) ongeacht voor welke duur een ontheffing wordt aangevraagd.

Voorgesteld wordt om voor de uitgifte van parkeerontheffingen kosten in rekening te gaan brengen (m.u.v. ontheffingen voor de hulpdiensten), waarbij de kosten afhankelijk worden gemaakt van de duur van de ontheffing.

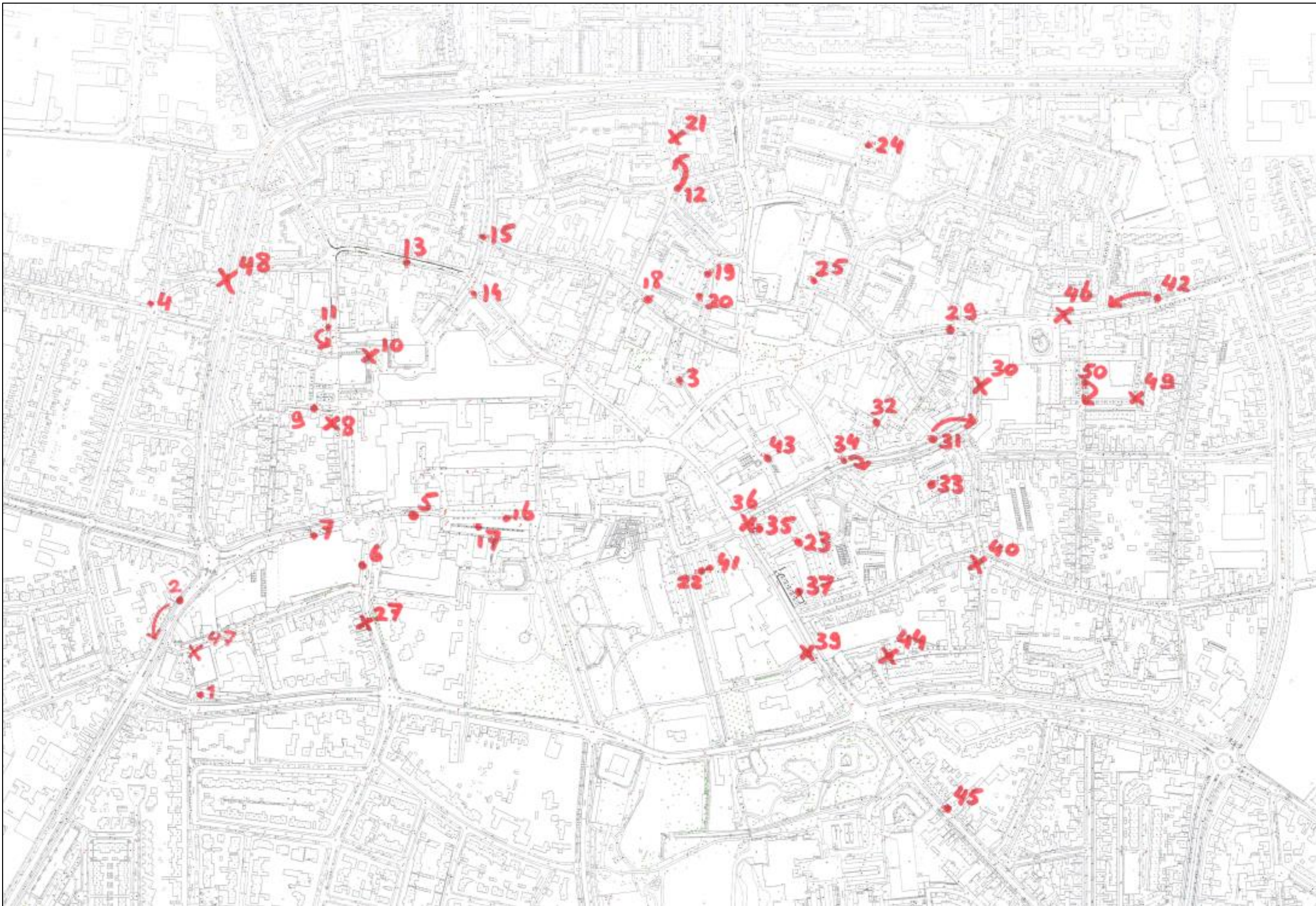
Uitgaande van het aantal langlopende ontheffingen (ontheffingen die 1 jaar geldig) bedragen de te verwachten inkomsten orde grootte € 5.000,- per jaar.

Opgemerkt wordt dat:

- parkeerontheffingen ook worden verstrekt aan bedrijven die (ook) werkzaamheden in opdracht van / in samenwerking met de gemeente uitvoeren (zoals nutsbedrijven en MidZuid). Die zullen dan ook moeten gaan betalen;
- als voor ontheffingen moet worden betaald, het risico bestaat dat een deel van de huidige gebruikers geen ontheffing meer aanvraagt (hier is bij het bepalen van de te verwachten inkomsten al rekening mee gehouden);
- er ook algemene regels zullen moeten worden opgesteld en vastgesteld, wie onder welke voorwaarden in aanmerking komt voor een ontheffing.

Financieel effect	Structurele inkomsten: orde grootte € 5.000,-
Gevolgen	Bewoners en bedrijven zullen moeten gaan betalen voor een parkeeronthefing.
Implementatie	Per 1 januari 2021 Via jaarlijkse vaststelling legesverordening
Aandachtspunten	• er zullen ook regels moeten worden opgesteld en vastgesteld, wie onder welke voorwaarden in aanmerking komt voor een ontheffing. • als voor ontheffingen moet worden betaald, is het risico dat een deel van de huidige gebruikers geen ontheffing meer aanvraagt.

Bijlage 1: te verwijderen / verplaatsen betaalautomaten



Bijlage 2: bezoekers- en mantelzorgregelingen

Breda

Bezoekers van bewoners mogen tegen een gereduceerd tarief (€ 0,25 / uur) op straat parkeren. Er geldt een maximum van 40 uur per maand (= 480 uur / jaar). Regeling werkt via een parkeerapp / kentekenparkeren.

Of bewoners kunnen, afhankelijk van de zone waar ze wonen, voor hun bezoek uitrijdkaarten voor de parkeergarage aanschaffen voor € 2,- per kaart (24 uur geldig). Hiervoor geldt een maximum van 24 uitrijdkaarten per jaar.

<https://www.breda.nl/bezoekersregeling>

Voor mantelzorgers geldt een aparte regeling. Bewoners die mantelzorg nodig hebben kunnen een bezoekersvergunning aanvragen (kosten € 24,- per kwartaal). Hiervoor dient een medische verklaring te worden overlegd om de noodzaak van mantelzorg aan te tonen.

<https://www.breda.nl/bezoekersvergunning-mantelzorger-professionele-hulpverlener>

Tilburg

Bezoekers van bewoners mogen tegen een gereduceerd tarief (€ 0,27 / uur) op straat parkeren. Daarnaast geldt vanaf 18.00 uur een vast avondtarief van € 0,55. Per kwartaal geldt een maximumsaldo van € 22,- dat voor dit doel mag worden aangewend (= ca. 320 uur per jaar). Regeling werkt via een parkeerapp / kentekenparkeren.

Bewoners die mantelzorg ontvangen, kunnen een uitbreiding (hoger maximumsaldo) aanvragen. Onbekend is welke eisen daaraan worden gesteld (hoe mantelzorg aan te tonen).

<https://www.tilburg.nl/stad-bestuur/stad/parkeren/bezoekersapp/>

Etten Leur

Bewoners kunnen een parkeerschijf (hele dag geldig) en kraskaarten (maximaal 5 uur aaneengesloten) aanschaffen voor het parkeren van hun bezoekers. De parkeerschijf is gratis, kraskaarten kosten € 0,50 per stuk. Onbekend is of het aantal kraskaarten aan een maximum gebonden is.

De parkeerschijf is ook bedoeld voor mantelzorgers.

https://www.etten-leur.nl/Productcatalogus/Producten/MNOP/Parkeervergunningen_E_loket

Waalwijk

Bezoekersregeling is afhankelijk van waar de betreffende bewoner woont:

Woont de bewoner in een gebied waar betaald parkeren geldt, dan kan de bewoner bezoekerskaarten aanschaffen waarmee 2,5 uur kan worden geparkeerd tegen een gereduceerd tarief. Kosten € 2,59 per kaart.

Woont de bewoners in een gebied waar vergunninghoudersparkeren geldt, dan kan een dagkaart (hele dag geldig) worden aangeschaft. De kosten bedragen € 0,67 per kaart [deze regeling geldt voor een beperkt aantal straten].

Er is geen aparte regeling voor mantelzorgers (omdat volgens de gemeente Waalwijk nogal lastig is om af te bakenen wat onder mantelzorg valt).

https://www.waalwijk.nl/inwoners/producten_3394/product/bezoekersparkeerkaarten_655.html

Roosendaal

Bezoekers van bewoners mogen tegen een gereduceerd tarief (€ 1,50 / uur) op straat parkeren. Regeling werkt via een parkeerapp / kentekenparkeren.

Er kan onbeperkt van de regeling gebruik worden gemaakt (te meer daar het tarief in een groot deel van de binnenstad gelijk is aan het tarief dat geldt voor de betaalde parkeerplaatsen; de meerwaarde van de regeling zit hem er met name in dat bezoekers van bewoners via deze regeling ook op vergunninghoudersplaatsen kunnen parkeren).

<https://www.parkerenroosendaal.nl/Vergunningen.html>

Bewoners die mantelzorg nodig hebben, kunnen van dezelfde parkeerapp gebruik maken. Echter de mantelzorger kan dan gratis parkeren (max. 1 kenteken tegelijk).

Bergen op Zoom

Bewoners kunnen een digitale bezoekersvergunning of parkeerpas aanvragen. De regeling geldt voor een deel van de binnenstad. De kosten bedragen € 2,- daarvoor kan de hele dag geparkeerd worden. Er geldt een maximum van 10 bezoekers / transacties per dag.

Regeling werkt via een parkeerapp / kentekenparkeren (en voor “digibeten” is er de parkeerpas).

https://www.parkerenbergenopzoom.nl/parkeerbeheerbergenopzoom/download/200Bezoeker_svergunning-2017-def.pdf

Voor mantelzorgers kan een speciale vergunning worden aangevraagd. De kosten variëren (afhankelijk van de zone waar de bewoners woonachtig is) van € 4,35 tot € 5,- per maand (zijde het tarief voor een eerste bewonersvergunning). Voor het aanvragen van zo'n vergunning is een actuele mantelzorgverklaring vereist. De vergunning is maximaal een jaar geldig en kan één keer worden verlengd. Daarna moet een nieuwe aanvraag worden ingediend.

<https://www.parkerenbergenopzoom.nl/parkeerbeheerbergenopzoom/download/632voorwaarden-mantelzorgvergunning.pdf>

[NB inventarisatie dateert van 2019; mogelijk zijn de kosten daardoor niet overal actueel meer]

Bijlage 3: overzicht langlopende parkeeronthefingen

Type ontheffing / doelgroep	# ontheffingen
Grote voertuigen	11
MidZuid	27
Nutsbedrijven en/of bedrijven die (ook) werkzaamheden verrichten in opdracht van de gemeente	52
Uitvaartondernemers e.d. (kerk en/of uitvaart gerelateerd)	35
Schoonmaakbedrijven e.d.	27
Diversen	Ca. 20