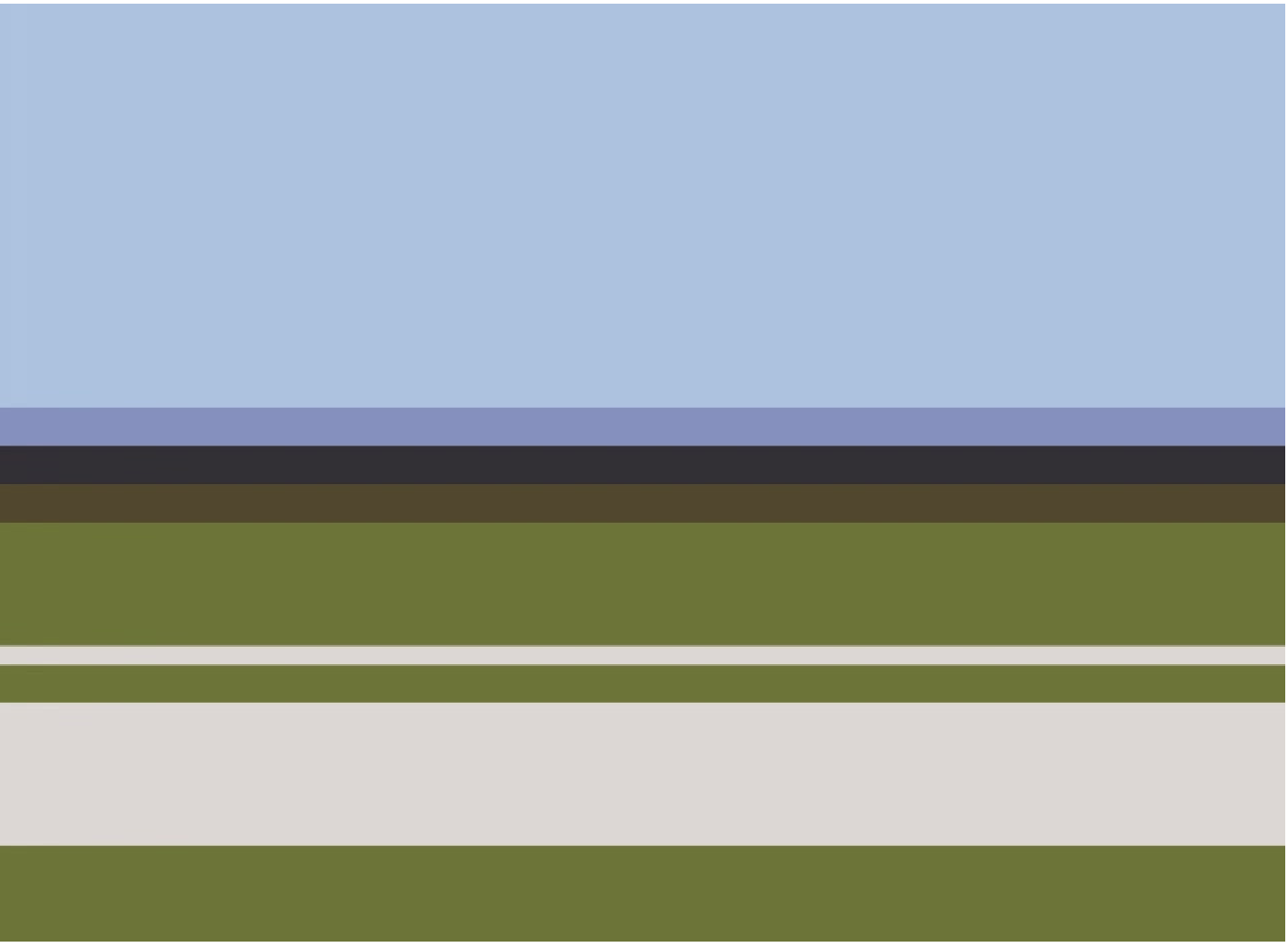
Evaluatie betaald parkeren Texel 2021



Gemeente Texel

juni 2022

Inhoudsopgave

1 Inleiding 3

2 Evaluatie 4
2.1 Betalingsbereidheid 4
2.2 Maximaal 2 uur binnen de ring Den Burg 4

3 Gevolgen voor handhaving 5
3.1 De formatie van de Boa's op 3 Fte houden. 5
3.2 Bestaande Boa formatie formaliseren 5
3.3 Scanauto 6

4 Voorstel 7

Bijlage 1: advies Goudappel invoeren scanauto 8

1 Inleiding

Het Texelvignet is in 2012 ingevoerd om de toerist te ontzorgen en het parkeren op Texel te reguleren. Eerst in Den Burg en De Koog en in 2016 alle strandslagen en dorpen. De afgelopen jaren is het Texelvignet in digitale vorm verder ontwikkeld. Het Texelvignet kan nu zowel bij de parkeerautomaat ook via internet worden aangeschaft. Ook bestaat nog steeds de mogelijkheid om via belparkeren (Parkmobile, Yellowbrick etc.) te betalen voor het gebruik van een parkeerplek.

Om overlast van parkerende auto's in woonstraten terug te dringen en om de duidelijkheid en eenduidigheid te vergroten is m.i.v 2021 vergunningparkeren binnen de komgrenzen van alle dorpen op Texel tussen 08:00-20:00 ingevoerd. Met een Texelvignet kan overal in de dorpen voor het overgrote deel onbeperkt geparkeerd worden. Op een aantal plaatsen geldt een parkeerduurbeperking. Dat is onder andere het geval binnen de ring van Den Burg en op een aantal plaatsen in De Koog en Oudeschild.

Het aantal verkochte vignetten bedroeg in:

- 2019 156.823 stuks
- 2020 132.917 stuks
- 2021 164.344 stuks

In 2022 zitten we ook weer goed op koers. Het Texelvignet wordt door zowel de Texelaar als de toerist gewaardeerd. Gedurende het hele jaar geven we publiciteit aan het Texelvignet, zowel via borden bij de boot, kranten, drukwerk, internet, verhuurders, VVV, Facebook etc. Op deze manier proberen we ervoor te zorgen dat eenieder die Texel bezoekt voorafgaand aan de reis een Texelvignet aanschaft zodat bij aankomst op Texel er onbezorgd geparkeerd kan worden.

Handhaving gebeurt eveneens digitaal met een handscanner. Bij het besluit om het areaal betaald parkeren uit te breiden was nog niet duidelijk wat de gevolgen waren voor de betaalbereidheid. Daarom heeft de raad besloten om het college opdracht te geven dit nader te onderzoeken en de resultaten hiervan aan de raad aan te bieden. Aangegeven is dat bij deze evaluatie een voorstel aan de raad gedaan zal worden op welke wijze de handhaving het meest efficiënt plaats kan vinden. Uitgangspunt voor handhaving blijft dat Texel als toeristische gemeente een gastvrij eiland is. In deze rapportage worden de resultaten van deze evaluatie gepresenteerd.

2 Evaluatie

De evaluatie van de uitbreiding van het betaald (vergunning) parkeren is gebaseerd op de ervaringen die opgedaan zijn in de periode januari 2021 tot januari 2022. De invoering van de uitbreiding van het vergunningparkeren/betaal parkeren is begin januari 2021 tot stand gekomen in uitvoering.

Uitbreiding areaal
Het aantal parkeerplaatsen waar een vergunning voor nodig is, is uitgebreid van circa 5700 naar circa 8300 parkeerplaatsen. Het betreft dus een forse uitbreiding (45% uitbreiding). Daarnaast is de maximale parkeerduur van 2 uur binnen de 'ring' Den Burg ingevoerd. Beide aspecten zijn van invloed op de handhavingscapaciteit.

Op dit moment vind handhaving plaats met 3 vaste FTE's en 1 tijdelijke. De tijdelijke is er gekomen voor de extra taken COVID-19 taken. De BOA's doen echter niet allen parkeercontrole, maar ook controle op drank&horeca, terrassen, APV, warenmarkt, staandwantvissen, overlast meldingen en havenbeveiligingswet. Gestel kan worden dat de verhouding tussen parkeercontrole en overige taken uitkomst op 50:50. Deze combinatie van taken is met de huidige capaciteit goed in te passen en werkt tot tevredenheid.

2.1 Betalingsbereidheid

De term betalingsbereidheid betekent het percentage van de gecontroleerde voertuigen die bij controle een geldig parkeerrecht bezitten. Binnen de gemeente Texel streven we naar een betalingsbereidheid van minimaal 95 %.

In 2021 zijn circa 40.000 voertuigen gecontroleerd op het in bezit hebben van een Texelvignet. Er zijn totaal 1991 boetes geschreven waarvan er in 139 gevallen terecht bezwaar is gemaakt. Van de 1772 'terechte' boetes betrof het in 1291 gevallen het niet hebben van een parkeerrecht. De overige 481 boetes hadden betrekking op het niet hebben van een parkeerschijf (voldoen een de vergunningsvoorwaarden). Geconcludeerd kan worden dat de betaalbereidheid 96,8% bedraagt, een erg hoog percentage. Dit percentage is vergelijkbaar met de jaren 2018-2020.

2.2 Maximaal 2 uur binnen de ring Den Burg

Naast het hebben van een geldig parkeerrecht of een parkeervergunning geldt in het centrum een parkeerbeperkingsduur van resp. ½ uur, 1 uur en 2 uur. In de Burgwal zijn extra borden geplaatst 'vergunningparkeren' en 'parkeren alleen voor bewoners'.
Deze wijzigingen en de uitbreiding van het gebied waar deze beperkingen gelden heeft gevolgen voor de mate waarin gehandhaafd kan worden.
In het evaluatiejaar zijn er onder andere klachten vanuit de Wilhelminalaan, Witte kruislaan, Schoonoordsingel, Jan Dirksoord en Lijnbaan gekomen dat er langer gestaan wordt dan de maximale parkeerduur.
Het controleren van deze wijk gebeurt handmatig. De controle op de aanwezigheid van de parkeerschijf is ook alleen handmatig te controleren. Vanuit deze wijk komen signalen dat men de inzet van de Boa's niet afdoende vindt. Voorgesteld wordt de handhaving in deze gebieden in 2022 meer aandacht te geven en capaciteit van de Boa's hierop aan te passen.

3 Gevolgen voor handhaving

Alvorens in te gaan op de gevolgen van handhaving is het goed om het doel van handhaving helder te hebben. Betaald parkeren is ingevoerd om overlast te voorkomen en doorstroming in gebieden te bevorderen. Om deze doelen te realiseren is handhaving noodzakelijk. Handhaving zorgt voor een hogere betalingsbereidheid. Met andere woorden; het risico om 'gepakt' te worden moet dermate hoog zijn dat het voor de hand ligt om een kaartje te kopen en je te houden aan de geldende regels. De betalingsbereidheid op Texel bedraagt zo'n 97%. Hieruit blijkt dat nagenoeg iedereen een parkeerkaartje aanschaft en niet het risico wil lopen op een boete.

Voor het toezicht op de uitbreiding van het betaald parkeren en de maximale parkeerduur maken de Boa's gebruik van de handhelds met daarop software / apps die registreren door middel van een kentekencheck of er een geldig parkeerrecht is. De Boa's zijn niet alleen aan het controleren op de fiscale parkeerverordening maar ook op andere zaken zoals hinderlijk parkeren en voertuigen die buiten de vakken staan. Naast de handhavende taak zijn de Boa's ook aanspreekpunt voor uitleg over het 'nieuwe' parkeerbeleid. Voor een toeristisch eiland als Texel is deze voorlichting/zichtbaarheid een basisvoorwaarde. Te voet of op de fiets controleren levert ook een goed beeld op voor andere toezichtselementen in de openbare ruimte.

De volgende keuzes op het gebied van handhaving kunnen gemaakt worden:
1. De formatie van de Boa's op het huidige niveau van 3 Fte te houden. Van de tijdelijk aangenomen Boa, tot augustus het contract niet te verlengen.
2. Uitbreiden Boa capaciteit.
3. Handhaving middels een scanauto.

De voor- en nadelen van de genoemde opties worden hieronder nader uitgewerkt.

3.1 De formatie van de Boa's op 3 Fte houden.

Voor de coronaperiode had Texel de beschikking over 3 fte boa's. In de coronaperiode is voor een tijdelijke periode een extra boa aangenomen. Het tijdelijk contract van deze boa verloopt in augustus. Besloten kan worden om dit contract niet meer te verlengen en terug te vallen op de 'oude' capaciteit.

Voordelen: besparing van personeels- en handhavingskosten welke jaarlijks zo'n €60.000,-- bedragen.
Nadelen: geen extra benodigd toezicht op 2 uurs parkeren in de dorpskernen, het niet meer in teams kunnen werken, niet actief kunnen inspelen op verlagen betalingsbereidheid en minder inzetbaar zijn op overige taken (drank&horeca, terrassen, APV, warenmarkt, staandwantvissen, overlast meldingen en havenbeveiligingswet).

3.2 Bestaande Boa formatie formaliseren

De uitbreiding van het aantal betaald parkeerplaatsen met 45% en de invoering van een parkeerduurbeperking op een aantal plaatsen in de dorpskernen vraagt om het formaliseren van de huidige formatie. In de afgelopen periode is gebleken dat de handhaving op een goede wijze plaats kan vinden met de huidige formatie. Ondanks een toename van het aantal betaald parkeerplaatsen met 45% is het niet noodzakelijk de boa capaciteit met eenzelfde percentage te laten toenemen.

Voordelen: Dezelfde mate van handhaving kan worden geborgd, er kan in teams gewerkt worden, de betalingsbereidheid kan goed worden gemonitord, er kan toezicht gehouden worden op de ingestelde parkeerduurbeperking in de dorpskernen. De boa's zijn daarnaast ook de gastheren van de gemeenten, door de voorgestelde uitbreiding kan hier ook meer aandacht aan gegeven worden. Ook de eerder genoemde overige taken komen hiermee niet in de knel.

Nadelen: De personeels- en handhavingskosten bedragen jaarlijks €60.000. De Tweede Kamer heeft tijdens de Algemene Politieke Beschouwingen d.d. 23 september 2021 200 miljoen euro vrijgemaakt voor handhaving en veiligheid. In de brief d.d. 12 november 2021 aan de Tweede Kamer is aangegeven dat van dit bedrag structureel 13 miljoen euro wordt vrijgemaakt voor extra capaciteit van boa's in de openbare ruimte. Voor Texel betekent dit dat wij jaarlijks Texel een bedrag van €30.883 krijgen t.b.v. extra boa capaciteit. Hiermee zullen de extra kosten voor een boa niet €60.000 bedragen maar €29.117.

Dekking:

Te overwegen is om de dekking toe te schrijven uit de Parkeeropbrengsten. Evenals in het jaar 2021 blijken de parkeeropbrengsten 2022 hoger dan vooraf waren ingeschat. Dit biedt financiële ruimte om de €29.117 te dekken uit de meeropbrengsten Parkeren 2022 en verder.

3.3 Scanauto

Door de uitbreiding van het aantal betaald parkeerplaatsen met 45% is ook gedacht aan het gaan gebruiken van een scanauto om de auto's te controleren. Het gaan gebruiken van een scanauto is een complex gebeuren. Het gaat niet alleen om de aanschaf van de auto, maar ook om de aanschaf van de benodigde technische apparatuur. Daarnaast is het noodzakelijk om naast de scanauto een backoffice te hebben om fouten eruit te halen en bezwaren te kunnen behandelen.

Om een goede inschatting te kunnen maken van de consequenties is Goudappel gevraagd deze inzichtelijk te maken. Deze notitie is integraal als bijlage bij deze evaluatie opgenomen. De conclusie uit het rapport is als volgt.

- Eenmalige investeringskosten liggen tussen €85.000,-- en €235.000,--
- Jaarlijkse kosten liggen tussen €90.000,-- en €150.000,-- [1)]
- Extra capaciteit is benodigd voor verwerken van naheffingsaanslagen en bezwaren.
- Mocht Texel gebruik maken van een centrale waarbij de beoordeling van de beelden uit de scanauto op afstand plaats kan vinden dan zijn voor een goed werkende oplossing minimaal 4 personen nodig.

Voordelen: Er kunnen meer voertuigen gecontroleerd worden (de pakkans neemt toe), de inkomsten zullen toenemen door meer opgelegde boetes. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat de opbrengsten uit parkeerboetes niet hoger mogen zijn dan de lasten.

Nadelen: Met de implementatie van een scanauto zijn aanzienlijke kosten gemoeid. Daarnaast is er ook meer personele capaciteit benodigd voor de verwerking van naheffingsaanslagen en bezwaren. De vraag is ook of de invoering van een scanauto past bij de gastvrijheid die Texel hoog in het vaandel heeft staan.

1) Dit bedrag is exclusief de kosten voor extra capaciteit verwerken naheffingen en afhandelen bezwaarschriften.

4 Voorstel

Om overlast in de dorpen te voorkomen en het parkeren te reguleren is handhaving noodzakelijk. Handhaving heeft als doel ervoor te zorgen dat eenieder betaald voor zijn/haar parkeerkaartje en dat eenieder zich houdt aan de geldende regels zoals de parkeerduurbeperking van 2 uur. Dit om overlast te voorkomen en het parkeren te reguleren. Daarnaast hebben we op Texel gastvrijheid hoog in het vaandel staan.

Gelet op de aanzienlijke uitbreiding van het areaal betaald parkeren en de gebieden waar gecontroleerd moet worden op het gebruik van de parkeerschijf wordt voorgesteld de huidige handhavingscapaciteit te formaliseren. Dit betekent dat voorgesteld wordt de tijdelijk in dienst genomen Boa voor een periode drie jaar toe te voegen aan de bestaande formatie. De ervaring van het afgelopen jaar heeft geleerd dat de doorstroming en overlast van het parkeren binnen aanvaardbare normen is gebleven en dat er voldoende capaciteit is om zowel de benodigde werkzaamheden op het gebied van parkeren alsmede de overige taken op een klantvriendelijke manier goed te kunnen blijven uitvoeren. Met het formaliseren van de bestaande formatie kan deze gewenste situatie gecontinueerd worden en blijft het zijn van een gastvrij toeristisch eiland gewaarborgd. Na de periode van drie jaar kan op basis van een nieuwe evaluatie besloten worden de Boa voor een langere periode toe te voegen aan de formatie.

Door het Rijk zijn structureel extra middelen beschikbaar gesteld voor het aanstellen van boa’s. Texel ontvangt hierdoor jaarlijks een bedrag van €30.883. Een personeelskosten voor een boa bedragen jaarlijks zo’n €60.000 waardoor de extra kosten voor het aanstellen van een extra boa uitkomen op €29.117.
Te overwegen is om de dekking toe te schrijven uit de Parkeeropbrengsten. Evenals in het jaar 2021 blijken de parkeeropbrengsten 2022 hoger dan vooraf waren ingeschat. Dit biedt financiële ruimte om de €29.117 te dekken uit de meeropbrengsten Parkeren 2022 en verder.

Bijlage 1: advies Goudappel invoeren scanauto

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Gemeente Texel
Datum	31 mei 2022
Kenmerk	012020.20220425.N1.03
Status	**Definitief**
Pagina	1/9

1. Verkenning impact scanauto op Texel

Gemeente Texel telt circa 8.300 gereguleerde parkeerplaatsen verdeeld over de verschillende kernen en strandslagen op het eiland. Bezoekers, werkers en bewoners van het eiland kunnen een parkeerrecht kopen bij de parkeerautomaat, via een mobiel parkeren app of online (Texelvignet). De handhaving op parkeren in zowel betaald parkeren gebied als in de blauwe zones geschiedt handmatig door een team van buitengewone opsporingsambtenaren (boa's), dat naast parkeerhandhaving ook verantwoordelijk is voor de overige handhavingstaken in de gemeente.

Het aantal gereguleerde parkeerplekken is per 2021 uitgebreid van 5.700 naar 8.300 parkeerplaatsen en binnen de 'ring' van Den Burg (alles binnen de Beatrixlaan, Emmalaan en Bernhardlaan) is een maximale parkeerduur van 2 uur ingevoerd. Daarmee is de druk op de beschikbare handhavingscapaciteit toegenomen. Er zijn immers meer parkeerplaatsen te controleren en handhaving op gereguleerd gebied met een parkeerduurbeperking vergt meer inspanning dan gebieden waar alleen betaald parkeren geldt.

Daarnaast zijn nog een aantal locaties op Texel waar een maximale parkeerduur geldt:

Den Burg
- P-terrein van Albert Heijn: tussen 9.00 en 17.00 uur maximaal 1 uur
- P-terrein Vogelenzang: maximaal 2 uur
- Parkstraat en de eerste 4 parkeerplaatsen Burgwal: maximaal 30 minuten

De Koog
- P-terrein Lidl: tussen 9.00 en 17.00 uur maximaal 1 uur
- De Brink en Parnassiastraat: maximaal 2 uur

Oudeschild
- Heemskerckstraat tussen J.C. Rijpstraat en Barentzstraat: maximaal 2 uur

De handhaving (zowel op parkeren als overige handhavingsactiviteiten) wordt op dit moment uitgevoerd door 3 gemeentelijke boa's en een tijdelijk ingehuurde boa. Handhaving op Texel vindt normaliter plaats in duo's vanwege veiligheidsoverwegingen. In 2021 zijn circa

Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

40.000 kentekens gecontroleerd, zijn 1.291 naheffingsaanslagen uitgeschreven en 475 bezwaren op een naheffingsaanslag ontvangen en afgehandeld. De betalingsgraad (het percentage van de parkeerders dat heeft betaald voor parkeren) in 2021 bedraagt hiermee ruim 96,7%. Dit percentage lag tussen 2017 en 2021 redelijk stabiel tussen 96% á 98%.[1]

De vraag die aan Goudappel is gesteld is ***wat de mogelijke financiële en organisatorische impact is voor de gemeente als gebruik zou worden gemaakt van een scanvoertuig ten behoeve van parkeerhandhaving***.
Voordat daar op in wordt gegaan, beschrijven wij eerst hoe het proces van digitaal handhaven met een scanvoertuig eruitziet. Daarna wordt ingegaan op de benodigde organisatorische randvoorwaarden om op deze wijze kunnen handhaven. Vervolgens wordt uiteengezet wat de financiële gevolgen zijn.

2. Proces van digitaal handhaven met een scanvoertuig

Parkeerhandhaving met een scanvoertuig (een voertuig voorzien van camera's en kentekenherkenningssoftware) bestaat uit de volgende processtappen:

1. Een persoon bestuurt het scanvoertuig en rijdt langs alle gereguleerde parkeerplaatsen, waarbij door het rijden foto's worden gemaakt van de geparkeerde voertuigen.
   Benodigd: Een scanvoertuig en een bestuurder.
2. Kentekens worden door de technologie automatisch herkend, waarbij een controle plaats vindt in de parkeerrechtendatabase NPR (Nationaal Parkeer Register) waar de parkeerrechten (vignetten, parkeeracties via de parkeerautomaat en via mobiel parkeren apps) zijn opgeslagen.
   Benodigd: softwaresysteem dat de scans vanuit het scanvoertuig verwerkt en is gekoppeld met het NPR[2].
3. Indien voor het gescande kenteken een geldig parkeerrecht aanwezig is (op de betreffende locatie en op het betreffende tijdstip), worden de gegevens uit het systeem verwijderd. Indien voor een kenteken geen geldig parkeerrecht wordt gevonden, wordt een bericht met informatie over de locatie, het voertuig en het tijdstip inclusief foto's gestuurd:
   a. *Naar een centrale digitale omgeving, waarbij een boa de beelden vanaf een beeldscherm kan beoordelen (in de praktijk kan - afhankelijk van de kwaliteit van de beelden en situatie op straat - circa 90% tot 95% van de beelden vanachter het beeldscherm worden beoordeeld) en een naheffingsaanslag (nha) kan opleggen of bij*

[1] Aantallen aangeleverd door gemeente Texel.
[2] Voor elke bevraging van het NPR dient een vergoeding te worden betaald van enkele centen.

twijfel kan doorsturen naar een opvolger. Deze opvolger kan ter plekke een extra controle uitvoeren en alsnog besluiten om een naheffingsaanslag op te leggen.
Benodigd: een beeldbeoordelingsomgeving (software + beeldscherm), een boa of fiscalist voor beoordeling beelden en opleggen naheffingsaanslagen. Een boa of fiscalist voor opvolging van twijfelgevallen (deze hoeft niet noodzakelijkerwijs continue met parkeerhandhaving bezig te zijn).

b. *Direct naar een handheld van een boa ter opvolging. In deze situatie zullen alle voertuigen waarvan geen geldig parkeerrecht wordt gevonden in de parkeerrechtendatabase, worden doorgestuurd naar een boa die achter het scanvoertuig aanrijdt die vervolgens ter plaatste de situatie kan beoordelen en (indien van toepassing) de naheffingsaanslag kan opleggen.*
Benodigd: een directe koppeling van de scansoftware met de handheld van de handhavers. Minimaal één boa in een opvolgvoertuig dat achter het scanvoertuig aanrijdt.

4. Voor het versturen van de opgelegde naheffingsaanslagen is een koppeling nodig met het systeem waarmee naheffingsaanslagen worden verwerkt en verzonden. Naar verwachting zal het aantal naheffingsaanslagen met de inzet van een scanvoertuig toenemen omdat meer kentekens kunnen worden gescand in minder tijd, waardoor ook meer naheffingsaanslagen verwerkt zullen moeten worden. Afhankelijk van de gereden route, de ligging en concentratie van parkeerplaatsen kunnen circa 1.000 tot 2.000 scan per uur worden gemaakt. Dit betekent dat alle parkeerplaatsen op Texel op één werkdag (en mogelijk enkele parkeerplaatsen meerdere keren per dag) kunnen worden gecontroleerd. Ervan uitgaande dat de bezetting over een heel jaar genomen 50% bedraagt, kan met een inzet van de handhaving van 5 dagen per week zo'n (50% * 8.300 plekken * 52 weken * 5 dagen =) ruim 1.000.000 voertuigen worden gecontroleerd. Uitgaande van een betalingsgraad van 98%, betekent dit dat het aantal naheffingsaanslagen toe zou kunnen nemen tot zo'n 20.000 naheffingsaanslagen op jaarbasis (in plaats van 1.291 in 2021. Een factor 15 meer dan in de huidige situatie
Benodigd: extra capaciteit verwerking naheffingsaanslagen.
5. Foto's ten behoeve van de bewijslast in geval van een bezwaar en/of beroep op een naheffingsaanslag zullen toegankelijk moeten zijn voor degene die de bezwaren en beroepen afhandelt. Omdat naar verwachting het aantal naheffingsaanslagen zal toenemen, zal het aantal bezwaren en beroepen eveneens toenemen. In de huidige situatie levert circa 1 op de 3 naheffingsaanslagen een bezwaar op (475 bezwaarschriften op 1.291 naheffingsaanslagen). Met een nauwkeurig werkend systeem zal dit aantal mogelijk afnemen tot 1 op de 4 of 1 op de 5. Dit betekent nog steeds dat met circa 20.000 naheffingsaanslagen mogelijk nog 4.000 tot 5.000 bezwaarschriften zullen moeten worden afgehandeld. Een factor 10 meer dan in de huidige situatie.
Benodigd: extra capaciteit verwerking bezwaren op naheffingsaanslagen.

3. Organisatorische randvoorwaarden

Om een scanvoertuig in te zetten zijn de volgende organisatorische randvoorwaarden benodigd:

- Uitgaande van de situatie waarbij handhaving in duo's plaats vindt zijn minimaal drie personen benodigd voor de parkeerhandhaving. Immers zal een persoon plaats moeten nemen in het scanvoertuig (dit hoeft niet per definitie een boa bevoegd persoon te zijn) en zal opvolging plaats vinden door een koppel boa's. Deze boa's zijn continue benodigd om alle opvolgacties uit te voeren om zo een zo effectief mogelijk effect van het scanvoertuig te bewerkstelligen. In sommige gemeenten rijden zelfs vier boa's achter één scanvoertuig aan om alle opvolgacties uit te voeren.
- Mocht Texel gebruik maken van een centrale waarbij de beoordeling van de beelden uit de scanauto op afstand plaats kan vinden dan zijn voor een goed werkende oplossing minimaal 4 personen nodig: één bestuurder van het voertuig, één boa achter de beeldcontrole en een duo boa's dat paraat staat om fysieke opvolging te doen. Deze boa's kunnen, afhankelijk van de hoeveelheid benodigde fysieke opvolgacties, tussendoor in beperkte mate ook handhaven op andere situaties.
- Qua techniek is het nodig dat een voertuig beschikbaar is waarop een scanmodule wordt geplaatst (dan wel een voertuig inclusief scanmodule wordt gekocht/gehuurd) en een softwaresysteem dat de scans verwerkt.
- Een koppeling met de parkeerrechtendatabase om de parkeerrechten te controleren is nodig, evenals een koppeling met de systemen waarmee naheffingsaanslagen kunnen worden opgelegd om de naheffingsaanslag op te leggen en de naheffingsaanslag te versturen.
- Voor zover dat nog niet is gedaan zullen de verschillende parkeerzones moeten worden ingeregeld in het NPR en dient een nauwkeurige parkeervakkenkaart beschikbaar te zijn om bijzondere parkeerplaatsen (zoals een mindervalidenplaats, oplaadpunt elektrische voertuigen etc.) te kunnen onderscheiden. En op die manier eventueel op foutparkeren te kunnen handhaven.
- Extra capaciteit (circa factor 15 meer dan huidige situatie) voor het verwerken van meer naheffingsaanslagen.
- Extra capaciteit (circa factor 10 meer dan huidige situatie) voor het verwerken en behandelen van meer bezwaarschriften op naheffingsaanslagen.
- Borging dat alle verkeersbesluiten en borden op straat correct zijn, zodat op basis van die uitgangspunten zorgvuldig gehandhaafd kan worden. Voorkomen moet immers worden dat mensen onterecht een naheffingsaanslag ontvangen en het aantal (gegronde) bezwaren sterk toeneemt. Dat zou het imago van de betrouwbaarheid van een scanvoertuig niet ten goede komen.

- Borging van informatiebeveiliging en privacygevoelige gegevens. Met een scanvoertuig worden foto's gemaakt van kentekens en de omgeving van de betreffende voertuigen. Scans van kentekens waarvoor een parkeerrecht is geconstateerd moeten binnen wettelijke termijn worden vernietigd. Tevens moet vanuit de Algemene Verordening Gegevensbescherming voorkomen worden dat andere kentekens en gezichten herkenbaar worden opgeslagen. Tevens dient de data goed beveiligd te zijn tegen diefstal en oneigenlijk gebruik.

4. Financiële consequenties

Het is vanzelfsprekend dat de inzet van een scanoplossing geld kost. Er wordt immers een voertuig ingezet met specifieke technologie bestaande uit apparatuur en software die niet vrij beschikbaar is. Hiervoor zijn marktpartijen actief die investeringen doen en hebben gedaan en die investering graag terug willen verdienen.

Het is belangrijk om niet alleen te kijken naar wat een scanoplossing kost, maar ook naar wat het gaat opleveren, zowel kwalitatief als kwantitatief.

4.1 Potentiële opbrengsten

Handhaven met een scanvoertuig zorgt ervoor dat veel meer voertuigen per tijdseenheid kunnen worden gecontroleerd dan in de huidige situatie met dezelfde capaciteit aan mensen. Afhankelijk van de gereden route, de ligging en concentratie van parkeerplaatsen kunnen circa 1.000 tot 2.000 scan per uur worden gemaakt met een scanauto. Dit betekent dat alle parkeerplaatsen op Texel op één werkdag (en mogelijk enkele parkeerplaatsen meerdere keren per dag) kunnen worden gecontroleerd. Door deze toename van het aantal controlemomenten neemt de pakkans voor parkeerders zonder parkeerrecht toe. Bij een gemeente op het vaste land zal dit in de beginperiode leiden tot een toename van het aantal naheffingsaanslagen die ten goede komen van de gemeentekas. Op de langere termijn treedt een leereffect bij parkeerders op, waardoor de bereidheid tot het kopen van een parkeerrecht in fiscaal gebied en daarmee de betalingsgraad toe kan nemen. Kortom: over het algemeen geldt dat goed parkeerbeleid niet zonder handhaving kan en het parkeerbeleid tot op zekere hoogte effectiever wordt naarmate de handhaving intensiever is.

In de gemeente Texel betreffen de jaarlijkse parkeeropbrengsten circa €4,5 miljoen (jaar 2021, in het pre corona jaar 2019 bedroeg de parkeeropbrengst circa €3,6 miljoen met een minder groot aantal gereguleerde parkeerplaatsen). Van deze parkeeropbrengsten komt circa €1,5 miljoen van jaarvignetten, waarmee circa 50.000 parkeerders (bewoners,

ondernemer of regelmatige bezoeker) voor €30 per jaar een geldig parkeerrecht hebben. De overige parkeeropbrengsten komen uit de verkoop van weekvignetten (circa €1,5 miljoen), dagvignetten (circa €400K) en kortparkeerkaarten (circa €1 miljoen).

In 2021 werden 1.291 naheffingsaanslagen opgelegd. Dit komt neer op circa 25 naheffingsaanslagen per week en uitgaande van een gemiddelde inzet van handhaving van 5 dagen per week komt dit neer op circa 5 naheffingsaanslagen per dag)[3].

Op Texel wordt een relatief (ten opzichte van andere gemeenten in Nederland) hoge betalingsgraad gerealiseerd. Dit betalingsgraad schommelde tussen 2017 en 2021 tussen 96% en 98%. In 2021 zijn 40.000 voertuigen gecontroleerd en 1.291 naheffingsaanslagen opgelegd. Met de komst van een scanvoertuig waarmee per dag dat er sprake is van handhavingsinzet alle 8.300 parkeerplaatsen zouden kunnen worden gecontroleerd, neemt het aantal controles toe. Nu zal de bezetting van de parkeerplaatsen in de zomer vele malen hoger zij dan in de winterperiode. Ervan uitgaande dat de bezetting over een heel jaar genomen 50% bedraagt, kan met een inzet van de handhaving van 5 dagen per week zo'n (50%*8.300 plekken*52 weken*5 dagen=) ruim 1 miljoen voertuigen worden gecontroleerd. Ervan uitgaande dat de betalingsgraad iets zal toenemen omdat de pakkans wordt vergroot tot 98%, betekent dit dat het aantal naheffingsaanslagen toe zou kunnen nemen tot zo'n 20.000 naheffingsaanslagen op jaarbasis. Uitgaande van €64,50 per naheffingsaanslag (prijspeil 2021) zou dit neerkomen op circa €1,3 miljoen aan inkomsten uit naheffingsaanslagen (in 2021 betrof dit circa €83K). Hierbij wordt opgemerkt dat de hoogte van een naheffingsaanslag is gekoppeld aan de kosten die een gemeente maakt voor de parkeerhandhaving omdat geen winst mag worden gemaakt op het uitschrijven van naheffingsaanslagen. Over het algemeen geldt dat hoe meer naheffingsaanslagen worden geïnd, hoe lager het bedrag per naheffingsaanslag mag zijn.

Door het intensiveren van de handhaving en de relatief lage parkeerkosten zal naar verwachting vrij snel een leereffect onder parkeerders optreden (de betalingsgraad zal naar verwachting licht toenemen), waardoor het aantal naheffingsaanslagen nog steeds hoger zal zijn dan momenteel het geval is, maar minder hoog dan na directe invoering van het scanvoertuig. Dit heeft tot neveneffect dat de inkomsten uit fiscaal parkeren eveneens

---

[3] Het aantal bezoekers (en daarmee het aandeel parkeerders zonder jaarvignet) is in het zomerseizoen veruit het hoogst vanwege de vakantieperiode. In de wintermaanden is het aandeel toeristen dat vergeet te betalen aanzienlijk minder en is de kans dat een parkeerder zonder jaarvignet wordt gecontroleerd beperkt. Daarom wordt ervan uitgegaan dat in de praktijk het gros van de naheffingsaanslagen in het zomerseizoen (een periode van 6 maanden) wordt uitgeschreven.

kunnen stijgen. Omdat de betalingsbereidheid in de afgelopen jaren schommelde tussen 96% en 98%, zullen de meeropbrengsten uit kort parkeren naar verwachting beperkt zijn (<1% van €1 miljoen aan inkomsten kort parkeren en €400K dagkaarten).

4.2 Benodigde investeringen

Het contracteren van een partij voor het leveren van capaciteit (hard- en software) om kentekens te kunnen scannen en verwerken, brengt dus kosten met zich mee. Bij het invoeren van een scanvoertuig zal, na het doorlopen van een Europese aanbestedingsprocedure, een investering moeten worden gedaan die ziet op de implementatie (levering, installatie, implementatie, inregelen en testen van de totale handhavingsoplossing). Na implementatie zijn er structurele kosten voor het beschikbaar houden van de desbetreffende dienstverlening. Bij de aanschaf van een scanvoertuig zijn er grofweg 3 smaken:

1. De gemeente maakt gebruik van een eigen voertuig van de gemeente, waarop vervolgens een scanmodule wordt geplaatst die inclusief benodigde software wordt ingekocht. De gemeente is zelf verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van het voertuig en de scanmodule. De kans op uitval is relatief groot omdat verschillende partijen een deel van de totaaloplossing leveren, wat leidt tot een minder efficiënte inzet van het scanvoertuig. Dit betekent dat een (deel van) de kennis over de (complexe) techniek bij de gemeente zal moeten worden belegd of moeten worden ingekocht.
2. De gemeente koopt een combinatie van een voertuig met scanmodule en benodigde software. De gemeente is daarmee eigenaar van het scanvoertuig en daarmee zelf verantwoordelijk voor beheer en onderhoud ervan. Dit betekent dat een (deel van) de kennis over de (complexe) techniek bij de gemeente zal moeten worden belegd of moeten worden ingekocht.
3. De gemeente koopt een dienst waarbij een voertuig, met scanmodule en benodigde software door de desbetreffende dienstverlener beschikbaar wordt gesteld op basis van vooraf afgesproken Kritische Prestatie Indicatoren (dienstverleningsovereenkomst op basis van beschikbaarheid). De verantwoordelijkheid voor het beschikbaar stellen van een werkende totaaloplossing ligt bij de partij die dit het beste kan beheersen: de leverancier. Voor een gemeente als gemeente Texel lijkt deze variant op voorhand het meest aantrekkelijk.

Daarnaast brengt het verwerken van meer scans en daarmee meer naheffingsaanslagen en meer bezwaarschriften en beroepszaken extra kosten met zich mee.

In onderstaande tabel zijn de geraamde kosten opgenomen voor zowel de implementatie als de jaarlijkse kosten uitgaande van de variant waarbij de gemeente Texel een scanoplossing als een dienst afneemt. Hierbij is gebruik gemaakt van gegevens uit eerdere aanbestedingen, waarbij dient te worden vermeld dat het een raming betreft waaraan geen rechten kunnen worden ontleend. Kosten kunnen per aanbieder sterk variëren, afhankelijk van gevraagde en geleverde kwaliteit, dienstverlening en serviceniveau. Dit verklaart ook de grote bandbreedte van de eenmalige en jaarlijkse kosten.

Onderdeel	Geraamde kosten (bandbreedte)
Eenmalige investering voor doorlopen Europees aanbestedingsprocedure	€ 35.000 - € 55.000
Eenmalige investering voor implementatie (inrichting systeem, koppelvlakken, trainingen etc.)	€ 50.000 - € 180.000
Jaarlijkse kosten voor de beschikking tot 1 scanvoertuig incl. IT-platform, updates, vervanging van het scanvoertuig bij uitval etc.	€ 90.000 - € 150.000
Jaarlijkse kosten voor extra capaciteit verwerken naheffingsaanslagen (factor 15 ten opzichte van huidige situatie)	Ntb*
Jaarlijkse kosten voor extra capaciteit afhandelen bezwaarschriften op naheffingsaanslagen (factor 10 ten opzichte van huidige situatie)	Ntb**

**huidige kosten per naheffingsaanslag en/of inzet fte onbekend*

***huidige kosten per bezwaar en/of inzet fte onbekend*

Tabel 1. Geraamde investering scanvoertuig

Hierbij wordt ervan uitgegaan dat de personele inzet in de scanvoertuigen en eventueel de bemensing van de backoffice voor de beeldcontrole op afstand (1 fte) door Texel wordt verzorgd (zie hoofdstuk 2 en 3) evenals de apparatuur die benodigd is om op te volgen (opvolgvoertuigen en handheldterminals).

5. Invoering van een scanvoertuig is meer dan een financiële afweging alleen

Zoals voormeld vergt de inzet van een scanvoertuig een investering (zowel eenmalig als jaarlijks voor het scanvoertuig en organisatorische kosten voor (extra)personeel en extra inzet voor het verwerken van naheffingsaanslagen en behandelen bezwaren), maar kan een scanvoertuig (mits juist ingezet) ook extra opbrengsten genereren door extra inkomsten uit naheffingsaanslagen en een hogere betalingsgraad.

De inzet van een scanvoertuig betekent ook dat meer handhavingscapaciteit wordt verwacht om het scanvoertuig ook efficiënt te laten zijn. De gemeente heeft weinig aan een scanvoertuig dat rondrijdt, maar waar geen opvolging plaats vindt (al dan niet vanachter een beeldscherm of door fysieke opvolging door boa's). Die capaciteit gaat, indien geen extra personeel specifiek voor parkeerhandhaving wordt ingezet, ten koste van de overige handhavingstaken die bij de boa's liggen.

Tevens wordt opgemerkt dat op zes verschillende locaties sprake is van een maximale parkeerduur. Indien deze parkeerduur wordt overschreden leidt dat volgens het arrest van de Hoge Raad van 11 maart 2022 (ECLI:NL:HR:2022:346) tot een Mulderfeit en is het niet toegestaan om over de overschrijdende periode een naheffingsaanslag op te leggen. Dit zorgt ervoor dat de opbrengsten uit naheffingsaanslagen voor de gemeente in de gebieden waar sprake is van een parkeerduurbeperking mogelijk zullen afnemen.