Ronald Kersbergen Advies

Handhavingsplan parkeerregulering in het oostelijk deel van de binnenstad

Inleiding

Handhaving is cruciaal voor het laten functioneren van parkeerregulering. Zonder doelmatige handhaving bereikt het invoeren van een parkeervergunning niet de gewenste effecten. In dit handhavingsplan wordt beschreven op welke wijze en met welke intensiteit toezicht wordt gehouden om het doel van het vergunningparkeren (zorgen dat bewoners na werktijd in de buurt van hun huis hun auto kunnen parkeren en dat werkbusjes niet op parkeerplaatsen staan die bedoeld zijn voor bewoners) te realiseren. Daarbij wordt rekening gehouden met de in het uitvoeringsplan beschreven aspecten als digitale handhaving, onvoorspelbaarheid controles, verhoogde controle-intensiteit tijdens evenementen met grote parkeerdruk[1] en verhoogde controle-intensiteit in de beginperiode na de invoering van vergunninghoudersparkeren. Op basis daarvan worden de benodigde kosten en handhavingscapaciteit in beeld gebracht. Daarbij wordt ook beschreven welke extra inspanningen nodig zijn om het zogenaamde waterbedeffect in het westelijke deel van de binnenstad effectief aan te pakken (inclusief de blauwe zone).

Voor de handhaving zijn de volgende voorwaarden belangrijk die Raad in 2019 heeft meegegeven voor de parkeerregulering in het oostelijk deel van de binnenstad:

1. Vergunningparkeren gelijktijdig invoeren met realisatie parkeerterrein buitendijks (parkeren centrum noord).
2. Vergunningen worden op aanvraag van inwoners door de gemeente kosteloos verstrekt voor alle auto's die op de peildatum van een maand voor oplevering van het bovengenoemde parkeerterrein geregistreerd staat op de naam en locatie van de ingeschreven bewoners van Oosthoek.
3. Vergunningen gelden dagelijks van 16.00 – 22.00 uur.
4. Geen vergunningen te verstrekken voor auto's die op eigen terrein kunnen parkeren.

Ad 1 Beschikbare parkeerplaatsen in de nabijheid van het vergunningengebied, bevordert het nalevingsgedrag. Het verdient aanbeveling om afspraken met Google te maken over de routering naar de parkeerterreinen voor bezoekers van de binnenstad.

Ad 2 Het kosteloos verlenen verlaagt de drempel om aan te vragen. Dat kan gaan knellen omdat uitgaande van de huidige situatie er maximaal 570 vergunningen kunnen worden aangevraagd en er slecht 340 parkeerplekken zijn. Dat kan foutparkeren in de hand werken, met hoger aantal meldingen en extra handhavingsinzet tot gevolg.

Ad 3 Dit tijdsvenster beperkt de benodigde handhavingscapaciteit. Nadeel is dat gelet op de huidige werktijden (diensten van 7:30 - 17:00 en 13:30 -23:00 uur en een enkele keer in het weekend) feitelijk alleen in de middagdienst kan worden gecontroleerd.

Ad 4 Dit dient vooraf duidelijk in beeld te worden gebracht. Gebleken is dat er meerdere parkeergarages zijn omgebouwd naar woon- of opslagruimte. Van belang dat duidelijk is welke parkeergarages die functie niet meer hebben. In de Parkeerverordening wordt een norm opgenomen wat als parkeerplaats op het eigen terrein wordt aangemerkt. Als hier tijdens de aanvraag op wordt getoetst is er geen probleem voor de handhaving.

[1] Er wordt nog uitgezocht om hoeveel evenementen het gaat die in de buurt van Oost worden gehouden. Het verdient aanbeveling om dat tijdens de controle op evenementen mee te nemen en niet mee te nemen in deze businesscase. Aandachtspunt is wel dat de start van de handhaving op het parkeervergunningen samenvalt met de start van het evenementenseizoen.

Regulering

De Parkeerverordening is het juridische kader voor parkeren met een vergunning binnen de gemeente (parkeervergunning)[2]. Naast regels over parkeervergunningen bevat deze verordening ook algemene regels. Deze vergunningen en regels helpen parkeerdruk in gebieden met schaarse parkeerruimte te beperken. Verder gaat het overbelasting van de wegen en andere openbare ruimte tegen. Daardoor wordt de bereikbaarheid en leefbaarheid van zowel woonwijken als bedrijfsgebieden verbeterd. Invoering van dit parkeervergunningengebied is aanleiding om de Parkeerverordening uit 2011 en de bijbehorende aanwijzingsbesluiten te actualiseren. Er is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de modelverordening van de VNG. Grote voordeel is dat die geactualiseerd is met ruimte voor nieuwe ontwikkelingen en technologieën en is getoetst op de handhaafbaarheid. Gelet op aantal wensen van de Raad zijn er ook maatwerkbepalingen opgenomen. Aandachtspunt is dat die op een juiste manier in het gekozen vergunningensysteem (voorkeur voor Citypermit) terechtkomen. Dit dient tijdig met de leverancier Sigmax te worden besproken. Handhavers mogen er van uitgaan dat er bij de vergunningverlening geen fouten worden gemaakt vanwege de regeling zelf en dat het opleggen van sancties niet tot onnodige bezwaren/beroepen leidt. Dat kan leiden tot problemen met CJIB/CVOM met het risico van seponering. Dat komt de geloofwaardigheid van de handhaving niet ten goede.

Bij het vergunnen voor hoge/lange voertuigen (zoals werkbussen) wordt rekening gehouden met de regels in de APV Medemblik:

1. Binnen de bebouwde kom mag een voertuig (inclusief lading) dat langer is dan 6 meter of hoger dan 2,4 meter niet worden geparkeerd.
2. Voor campers en kampeerauto's geldt dat deze niet langer dan drie dagen achter elkaar op de weg mogen staan.

Ad 1 De ervaring leert dat bedrijfsbusjes steeds groter worden en niet meer passen op de gemarkeerde parkeerplaatsen, met parkeerexcessen als gevolg. Met de specificatie in de Parkeerverordening is dat ondervangen.

Ad 2 Afgezien van het feit dat dit een lastige maatregel is om te handhaven, kan gelet op het doel van het vergunningparkeren in het oostelijk deel overwogen worden om in het aanwijzingsbesluit op te nemen dat campers en kampeerauto's helemaal niet voor een parkeervergunning in aanmerking komen in dit gebied.

Het tarief voor een parkeervergunning op grond van de Parkeerverordening wordt opgenomen in de Legesverordening.

Voorbereidende werkzaamheden

Naast de gebruikelijke voorbereiding op het gebied van communicatie, plaatsen van borden en markering van parkeervakken, is het gebruikelijk om bij dergelijke wijzigingen (vanaf de start van de parkeervergunningen op 1 april 2026) eerst te informeren en te waarschuwen. Geadviseerd wordt om gedurende de eerste maand op de geldende tijden op beide toegangswegen ingehuurde medewerkers in te zetten die toezicht houden. Dat komt tegemoet aan de wens voor een verhoogde controle-intensiteit in de beginperiode na de invoering van vergunninghoudersparkeren. Na drie weken kan worden geëvalueerd of een langere periode noodzakelijk is. Op deze manier kan feitelijk elke autobestuurder die het gebied betreedt worden aangesproken. Voordeel is bekendheid geven aan het nieuwe regime, werken aan draagvlak en niet hoeven inzetten van schaarse handhavingscapaciteit.

[2] Er zijn ook andere mogelijkheden om het parkeren te reguleren, zoals met de APV, omgevingsplan, Parkeerbelastingverordening (incl. parkeervergunning) en Verordening Ontheffingverlening autoluwgebied. Gelet op de geplande besluitvormingstermijn worden deze opties en de handhavingsmogelijkheden (inclusief cameratoezicht) in dit kader niet verder uitgewerkt.

Voorstel inzet is eerste week 7 dagen, tweede week 3 dagen en overige 2 weken 2 dagen op wisselende dagen 2 medewerkers in te zetten. Op basis van een uurtarief van € 44,50 excl. BTW bedragen de totale kosten van deze inhuur € 7.476 euro excl. BTW. Mocht blijken dat de periode moet worden verlengd komt daar uiteraard nog een bedrag bij.

	Uren	Kosten
Eerste week 7 dagen toezicht	84	€ 3.738
Tweede week 3 dagen toezicht	36	€ 1.602
Derde week 2 dagen toezicht	24	€ 1.068
Vierde week 2 dagen toezicht	24	€ 1.068
Totaal	**168**	**€ 7.476**

Handhaving

Handhaving op parkeervergunningen via de Parkeerverordening gaat via het strafrecht en overtredingen worden administratief afgedaan via de Wet Mulder. Het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) draagt zorg voor de inning & invordering en bezwaar en beroep wordt door de Centrale Verwerkingseenheid van het Openbaar Ministerie (CVOM) afgedaan. De opbrengsten van de boetes gaan naar het Rijk. Er worden door de gemeente dus uitsluitend kosten gemaakt voor de extra handhavers en de door hen benodigde apparatuur.

Als achtergrondinformatie is de volgende handhavingsinformatie beschikbaar (bron Handhaving Medemblik). In 2024 zijn er in de hele gemeente 1014 meldingen gedaan over overlast parkeren. Daarvan zijn 24 meldingen ontvangen uit het parkeervergunningengebied (2,3%). Tot heden zijn er 26 meldingen ontvangen en er is dus sprake van een stijging. In 2024 is er 32 keer bekeurd en 16 keer officieel gewaarschuwd voor foutparkeren en in 2025 tot nu toe 37 keer bekeurd en 16 waarschuwingen geschreven. Ook hier is dus sprake van een stijging. Op basis van deze informatie is het moeilijk in te schatten of de invoering van de parkeervergunning leidt tot een significante stijging van het aantal bekeuringen en waarschuwingen.

Gelet op het uitgangspunt van digitaal handhaven is onderzocht welke mogelijkheden daarvoor zijn. Gebleken is dat voor de inzet van de scanauto toestemming nodig is van het CVOM. Het blijkt dat er in Nederland alleen in de gemeente Hoorn een pilot plaatsvindt. Deze pilot loopt al geruime tijd en het is volgens CVOM tijd om de pilot te evalueren. Vooruitlopend op de evaluatie worden er geen nieuwe toestemmingen gegeven voor de inzet van de scanauto voor parkeervergunningen op grond van de Parkeerverordening. Vooralsnog wordt de businesscase van inzet van de scanauto (of scanscooter) daarom niet uitgewerkt.

Ervaringen handhaving Westereiland

Op dit moment wordt het vergunninghoudersparkeren op het Westereiland met ca. 53 vergunningen handmatig gecontroleerd. Dit gebeurt op basis van een Excellijst met de kentekens die op dat moment geregistreerd staan in het gebied. Inschatting is dat de meest ervaren handhaver hier 45 minuten mee bezig is en nieuwe collega's doen hier ca. 1 tot 1,5 uur over. Een eenmalige controleronde kost voor 53 vergunningen gemiddeld 2 uur.

Bij invoering van het vergunningparkeren in het oostelijk deel wordt digitale handhaving ingevoerd. Daartoe wordt het huidige CityControl van de handhavers uitgebreid met de module Scanflow. Met deze module kunnen de handhavers via een kentekenscan controleren of de geparkeerde auto een parkeervergunning heeft. Dat gebeurt real-time, waardoor het aantal handelingen dat de handhaver hoeft te verrichten minimaal is. Als mocht blijken dat er geen sprake is van een geldige parkeervergunning, kan direct een beschikking (pv) worden opgemaakt.
Kosten Scanflow: eenmalige investering: € 1.800; jaarlijkse kosten: € 1.920
Koppeling Nationaal Parkeerregister (NPR): eenmalige investering: € 1.800; jaarlijkse kosten: € 1.920.

Inschatting is dat een eenmalige controleronde van 340 parkeerplaatsen lopend gemiddeld 4 uur kost (exclusief het uitschrijven van een bon en zonder te controleren op foutparkeren en overige overtredingen). Gelet op de tijden (totaal 6 uur) waarop een parkeervergunning nodig is, resteert dan 2 uur die kan worden gebruikt om te controleren of in het westelijke deel sprake is van parkeerexcessen. Ook kan tussen 16 en 18 uur worden gecontroleerd op de blauwe zone in de Nieuwstraat. Ook is er verwerkingstijd nodig voor de administratieve afhandeling.

Na de waarschuwingsperiode wordt vanaf 1 mei 2026 door de handhavers gecontroleerd. In het uitvoeringsplan is opgenomen dat er 1 ronde per week (2 dagen) wordt gehouden. Ook is aangegeven dat er sprake moet zijn van wisselende, niet voor het publiek voorspelbare controles. Er wordt daarom uitgegaan van 2 controlerondes in het hele gebied op verschillende dagen. Er wordt, gelet op de controleronde van 4 uur, inzet overige parkeergebieden en verwerking van handhavingsinformatie, uitgegaan van een volledige dienst van 9 uur. Daarbij moet bij rekening worden gehouden met een opslag voor de avonduren en het beleid van de gemeente om vanaf 18:00 uur de handhavingswerkzaamheden vanwege de veiligheid uit te voeren in koppels.
Voor deze extra boa-capaciteit 160 uur per maand nodig (1 fte).
Zonder effectieve handhaving is parkeerregeling op basis van de Parkeerverordening minder doelmatig. Omdat het om een structurele taakuitbreiding gaat, verdient een structurele uitbreiding van de boa-capaciteit de voorkeur. Voordelen zijn consistentie op de toezicht en handhavingsopgave, opbouw van de lokale gebiedskennis en door het volledig kunnen meedraaien is dat rooster technisch eenvoudiger en voor de totale handhavingsinzet effectiever[3].
De kosten van 1 fte bedraagt inclusief overhead € 87.466[4] (bron Daniël van Delden).

Na het eerste ervaringsjaar van de parkeervergunning in dit gebied dient er te worden geëvalueerd over o.a. het naleefgedrag en besloten worden over het contineren van de handhavingsinzet. Aandachtspunt zijn de meldingen en foutparkeren in het westelijk deel van de binnenstad. Dat kan aanleiding zijn voor uitbreiding van het parkeervergunningengebied in de hele binnenstad.
Alternatief is het overgaan op het gebruik van de scanauto (na toestemming onder huidige regime of overgang naar een ander parkeerregime). Daar dient een nieuwe businesscase voor te worden uitgewerkt.

Handhavingsbeleid
Zoals in het vastgestelde handhavingsbeleid is opgenomen wordt bij geconstateerde overtredingen eerst gewaarschuwd en in een volgende situatie beboet. Daar wordt in het belang van de geloofwaardigheid van de handhaving consequent in opgetreden. Om dat mogelijk te maken worden alle waarschuwingen in CityControl geregistreerd. Op parkeerexcessen wordt direct gehandhaafd en een proces-verbaal opgemaakt. Op basis van de ervaringen van de boa's gaat dat om de volgende overtredingen:

- parkeren op een invalideplek of voor een in- en uitrit;
- parkeren waar de doorstroom van het verkeer gehinderd wordt en/of de doorgang voor noodhulpvoertuigen wordt belemmerd;

Hoewel lastig is te voorspellen hoeveel extra pv's er worden uitgeschreven voor parkeren zonder parkeervergunning, zijn de aantallen niet van dien aard dat er in verband met de benodigde verwerkingscapaciteit contact dient te worden opgenomen met CJIB en CVOM.

[3] NB voor het aanvragen van de benodigde akte van opsporingsbevoegdheid moet rekening worden gehouden met meerdere maanden. Er blijken met inhuur van boa's slechte ervaringen te zijn; er is sprake van veel wisselende medewerkers die vanwege de nieuwe aanvraag voor een akte tijdelijk niet kunnen worden ingezet wat ten laste komt van de overige handhavingsinzet. Bovendien ontbreekt de lokale kennis en is er is geen binding met het eigen handhavingsteam.
[4] Onbekend of daar investeringen voor kleding, opleiding, portofoon en een bodycam bijzitten (circa € 5.000).

Totale handhavingskosten (excl. BTW)

	Incidenteel	Structureel
Inhuur medewerkers toezicht	€ 7.476	-
Scanflow	€ 1.800	€ 1.920
Koppeling NPR	€ 1.800	€ 1.920
Extra boa-capaciteit		€ 87.466
Totaal	**€ 11.076**	**€ 91.306**