

Aan de gemeenteraad

Postadres:
Postbus 27
4500 AA Oostburg

Bezoekadres:
Nieuwstraat 22
4501 BD Oostburg

Telefoon 140117
Telefoon +31 (0)117 457 000
Telefax +31 (0)117 452 241

IBAN: NL33INGB0661900169
BIC code: INGBNL2A
BTW-nummer: 811046321B01

www.gemeentesluis.nl
info@gemeentesluis.nl

ons kenmerk : 21.1634
uw brief d.d. :
uw kenmerk :
behandeld door : I.M.M. Nagy
doorkiesnummer: 06-82551035
onderwerp : beantwoording vragen Cie Ruimte/AB
bijlage(n) : Bijlage 1 Rapport Spark

18 FEB. 2021

Geachte leden van de raad,

Tijdens de vergadering van de commissie Ruimte/AB van 9 februari 2021 werden vragen gesteld over het raadsvoorstel dat op 25 februari 2021 ter besluitvorming voorligt aan uw raad. Wethouder Poissonnier zegde toe dat de gestelde vragen voorafgaand aan die raadsvergadering schriftelijk beantwoord zouden worden. In het navolgende worden de gestelde vragen puntsgewijs opgesomd en voorzien van het antwoord.

1. Komt er nog een voorstel richting de raad inzake vergund parkeren?

Ja, er komt een voorstel in de vorm van een nieuwe parkeerverordening aangevuld met nieuw parkeerbeleid.

2. Wat zijn de gevolgen voor de BOA's nu de scanauto er niet komt? (De scanauto moest een besparing realiseren maar nu die scan auto er niet komt is ook de besparing niet meer van toepassing)?

Voor de BOA's heeft een dergelijk besluit geen gevolgen. In het onderzoek van Spark is onderbouwd dat de huidige vorm van handhaving met handscanners efficiënt is. Zie ook antwoord vraag 9.

3. Gevraagd wordt naar een nadere onderbouwing van kostenbegroting inzake fase 2 en 3.

Zodra de parkeerverordening en het parkeerbeleid, en daarmee de nieuwe parkeerproducten uitgewerkt zijn kan een marktpartij een op maat uitgewerkte aanbidding verzorgen gericht op de inrichting van deze producten in een digitaal systeem. De kosten zoals nu begroot voor Fase 2 zijn in het onderzoek van Spark (op basis van de gewenste parkeerproducten uit de stakeholderbijeenkomsten) bevestigd. Als na fase 2 blijkt dat er alsnog behoefte bestaat aan invulling van fase 3, dan volgt pas dan een nieuwe aanbidding voor die fase. Overigens is fase 3 NIET uitvoerbaar als fase 2, de digitalisering van vergunningproducten NIET is gerealiseerd.

4. Ten aanzien van de parkeervergunningen voor werknemers is al bekend waar deze mensen hun auto kunnen parkeren?

Nee dit is nog niet bekend. Zodra alle producten juridisch geborgd en getoetst zijn bij de stakeholders zullen deze door uw raad moeten worden vastgesteld waarna ze worden gepubliceerd en erover wordt gecommuniceerd. Doelstelling en planning is om dit per 1-1-2022 gereed te hebben.

5. Er wordt gevraagd om een duidelijkere onderbouwing van de overschrijding van de kosten ten opzichte van september 2020.

De verschillen tussen de rapportage september 2020 en de genoemde bedragen in de recente raadsbrief vinden hun oorzaak in het feit dat de projectboekhouding na september 2020 op basis van het werken volgens het Besluit Begroting en Verantwoording verder is gecompleteerd. Project-gerelateerde zaken welke eerder op grootboekrekeningen zoals *onderhoud* waren gecodeerd zijn bijvoorbeeld omgeboekt. Denk hier aan werken zoals *grond en elektriciteitswerkzaamheden*.

6. Wat is de uitkomst van het gesprek met TMC. Wordt er eventueel een schadeclaim ingediend/ aansprakelijk gesteld worden? In het verlengde is voldoende bekeken of TMC nog een bijdrage kan leveren aan die €200.000?

De mogelijkheid tot aansprakelijkheidsstellingen zijn geïnterviewd. Aansprakelijkheid in de zin van netwerkverbindingen waarbij de dekking van de grote 2 telecombedrijven komt is niet aan de orde. Met TMC is gesproken en het bedrijf heeft doorlopend meebewogen in het zoeken naar en aandragen en aanbrengen van oplossingen voor een dekkingprobleem in onze regio; TMC heeft uiteindelijk ook een datacommunicatieprovider gevonden die stabiele dekking biedt. De kosten die als overschrijding moeten worden gekenmerkt vallen niet toe te schrijven aan TMC. Alle kosten voor de knelpunten (extern) met het betaalsysteem (automaat-archipel- banken van juli-september 2020) zijn bovendien volledig door TMC gedragen.

7. De digitale verbinding bij het invoeren van vergund parkeren zou nog instabiel zijn, wanneer wordt verbetering verwacht?

Het vergund parkeren heeft geen invloed op de digitale verbindingssystemen. Vergunningen worden online aangeschaft en de controle en handhaving hierop gebeurt met hetzelfde handscanner systeem als bij het betaald parkeren. Het netwerk is over een testperiode van 5 weken met aanvullende stresstesten gemonitord. Om aan onze zorgen tegemoet te komen hebben we een verlengde garantie tot 30 juni 2021 gekregen terwijl de wettelijke termijn van 6 maanden inmiddels is verlopen.

8. Gevraagd wordt naar het rapport van bureau Spark aangaande de gehouden evaluatie.

In de bijlage bij deze brief treft u het rapport van Spark.

9. Als de scanauto niet wordt aanschaf wat betekent dat voor de handhaving? Wat is in het verlengde daarvan nog de haalbaarheid en betaalbaarheid van betaald parkeren in de gemeente Sluis?

Handhaving blijft zoals deze nu verloopt. De 'eigen' handhaving blijft gelijk. Het deel dat altijd al via inhuur wordt geregeld is flexibel en kan zowel meer inzet van personen inhouden als bijvoorbeeld huur van een scanauto. Zie ook vraag 2.

Ten aanzien van de financiële verhouding tussen de situatie mét en zonder scanauto zullen we in de komende periode de benodigde doorrekeningen moeten (laten) verrichten.

10. Er wordt voorgesteld om fase 3 on hold te zetten. Wat betekent tot nader order en heeft het college wel het voornemen om op korte termijn fase 3 terug op te pakken?

Met 'on hold tot nader order' bedoelen we dat wanneer de digitalisering van de vergunningen een feit is er een heroverweging kan plaatsvinden (in het jaar 2022). Een begroting op het gebied van naheffingen die € 300.000 euro per jaar bedraagt (mag alleen kostendekkend zijn) vormt geen geschikte basis.

Wij gaan er vanuit dat uw vragen hiermee naar behoren zijn beantwoord.

Hoogachtend,

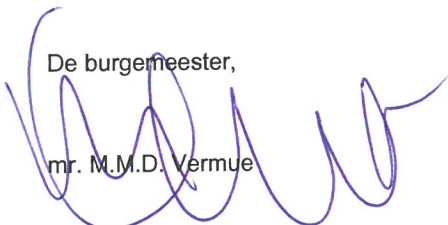
BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN SLUIS,

De secretaris,



S.I. de Kievit-Minnaert

De burgemeester,


mr. M.M.D. Vermue



Notitie

Onderwerp: Analyse en plan van aanpak parkeren Gemeente Sluis

Opstellers: Angelique Breukel en Eric Stuyfzand

Datum: 13 november 2020

1 Opdrachtformulering en Inleiding

1.1 Opdracht aan Spark

De gemeente Sluis heeft de ambitie om een efficiënte en op kenteken gebaseerde wijze het parkeren te organiseren, waarbij mogelijk hogere inkomsten gerealiseerd kunnen worden. Hiervoor is het project "Parkeren 2.0" geformuleerd. Van dit project is fase 1 uitgevoerd. Uit de bij deze uitvoering opgedane ervaringen bleek voor de volgende fasen de behoefte aan projectleider met gespecialiseerde kennis. Om een opdracht aan een projectleider te kunnen duiden, heeft de gemeente aan Spark gevraagd om de aard en omvang van de ambities bij parkeren, de te behalen exploitatieverbetering en de benodigde randvoorwaarden daarvoor in beeld te brengen en met deze inzichten een plan van aanpak voor fase 2 en 3 op te stellen.

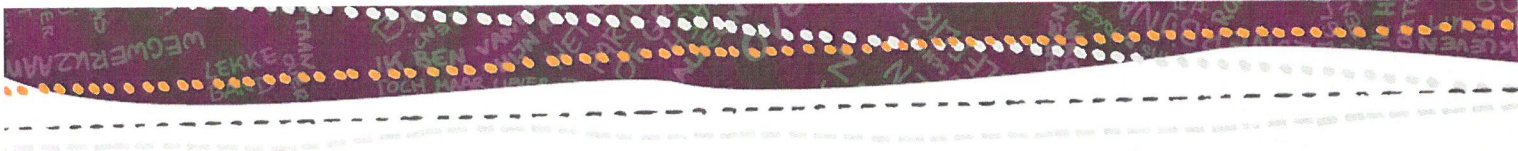
1.2 Inleiding

De gemeente Sluis heeft in de kernen Oostburg, Sluis, Breskens, Cadzand-Bad en aan de kust parkeerregulering in de vorm van betaald parkeren, vergunning parkeren en blauwe zones. Het parkeren vormt voor de gemeente een substantiële bron van inkomsten. Een goede beheersing van de parkeerexploitatie is daarom belangrijk. Ingegeven door wettelijke verplichtingen rondom contactloos betalen is de gemeente in 2019 begonnen met het project Parkeren 2.0.

Toerisme is belangrijk voor de lokale economie van de gemeente Sluis. Daarbij is het parkeren in kernen en aan de kust van wezenlijk belang om het recreatief bezoek te faciliteren. Een effectieve parkeerregulering is ook belangrijk voor leefbaarheid (voorkomen van parkeeroverlast).

Parkeren 2.0 heeft als doel bij te dragen aan de bereikbaarheid van de kernen in Sluis en een efficiënt en klantgericht parkeerbeheer. De ambitie is om met Parkeren 2.0 de parkeerketen te digitaliseren, waarbij het kentekenparkeren in alle processen doorgevoerd is. Door de nieuwe wijze van werken wordt een verbetering van het exploitatieresultaat verwacht, waarbij tegelijkertijd ook goed gastheerschap wordt ingevuld.

Het project Parkeren 2.0 kent de volgende fasering.



Fase 1. Aanschaf parkeerautomaten i.v.m. certificering voor contactloos betalen en invoer mobiel parkeren.

Fase 2. Aanschaf van een digitaal vergunningensysteem

Fase 3. Invoering efficiënte handhaving.

1.3 Coronamaatregelen

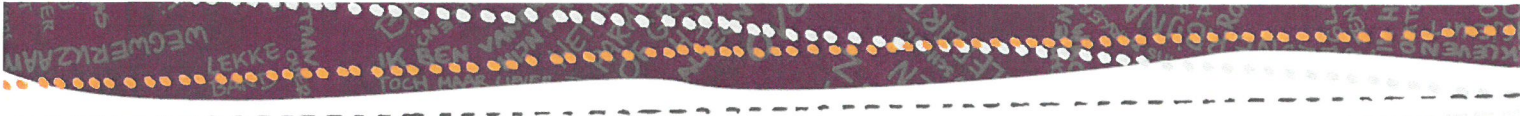
Ten tijde van het opstellen van deze notitie zijn maatregelen ter voorkoming van de verspreiding van het coronavirus van kracht. Het is onzeker hoe lang deze maatregelen duren en in welke mate deze de komst van toeristen in het seizoen van 2021 zullen beïnvloeden. Mogelijk zullen er effecten zijn voor de vraag naar parkeerplaatsen, maar in welke mate is onzeker. De effecten kunnen zowel positief (meer toerisme in eigen land) als negatief (sluiten van voorzieningen) uitpakken. Het lijkt niettemin realistisch te veronderstellen dat op de langere termijn het “normale” leven weer zijn loop zal nemen en er behoefte zal zijn aan een efficiënte en klantgerichte uitvoering van het parkeerbeleid. Daarom is ervoor gekozen in deze notitie geen effecten van de coronamaatregelen in de beschouwing op te nemen.

2 Tussenbalans Parkeren 2.0

In fase 1 is de gemeente geconfronteerd met een aantal tegenvallers. Dit waren gedeeltelijk technische tegenvallers in de hard- en software van de parkeerapparatuur, maar ook verbindingproblemen waardoor er storing en uitval was in de pinbetalingen. De verstoringen hebben onrust veroorzaakt bij parkeerders en ook bij ondernemers o.a. in de kern Sluis. Het gebrek aan vertrouwen in de gekozen systematiek voor betaald parkeren is een belangrijke externe factor ook voor fase 2 en fase 3. Communicatie over de te ondernemen stappen en de effecten richting de stakeholders is belangrijk aandachtspunt bij het vervolgproces. Inmiddels zijn de problemen verholpen, maar dit heeft wel geleid tot hogere kosten van ongeveer € 172.000,-¹. Het gehele proces heeft ertoe geleid dat het college van de gemeente Sluis in september 2020 heeft besloten het project Parkeren 2.0 niet eerder te vervolgen dan nadat de problemen uit fase 1 zijn opgelost en er een geactualiseerde businesscase en een Plan van Aanpak (Roadmap) is gemaakt voor fase 2 en 3.

Om te komen tot een businesscase en een Plan van Aanpak voor fase 2 en 3 is een interne en een externe (markt) analyse gedaan. Hierbij is gekeken naar de huidige situatie in Sluis, zowel financieel als op basis van personele inzet en beleidsambities. Daarnaast is gekeken welke ontwikkelingen er landelijk spelen op parkeergebied en wat hierbij gangbare kosten zijn. Bij de uitwerking van plannen in fase 2 en 3 wordt uiteraard specifiek ingegaan op borging van techniek

¹ Rapportage Raadscommissie, “Terugblik, stand van zaken en doorkijk Parkeren 2.0 d.d. 15 september 2020



en verbindingen. Een gedetailleerd Plan van aanpak van fase 2 en 3 is uitgewerkt in hoofdstuk 6 en Bijlage 1 en 2.

2.1 Voorgenomen plannen voor fase 2 en 3 Parkeren 2.0

Fase 1 van Parkeren 2.0 is geïnitieerd omdat de banken vanaf 1 januari 2020 contactloos betalen (bij pinbetalingen) verplichten. De noodzakelijke aanpassingen aan de parkeerautomaten boden kansen voor verdere digitalisering en verbetering van de dienstverlening.

In fase 1 is daarmee een belangrijke stap gezet in het digitaliseren van de parkeerketen. Doordat het mobiel parkeren is geïntroduceerd, zijn er voor de parkeerder meer betaal- en registratie mogelijkheden. Dit is prettiger voor de parkeerder en het vermindert de druk op de parkeerautomaten. Bij de parkeerautomaten kan het kenteken worden ingegeven. Alle kentekens worden vastgelegd in een (landelijke) database.

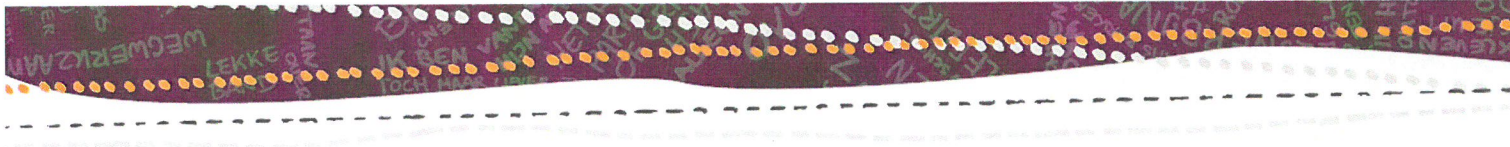
Fase 2 betreft de implementatie van een digitaal parkeervergunningen systeem. Hierbij zullen ook alle vergunningen geregistreerd worden op kenteken en doorgezet worden in dezelfde (landelijke) database. Door de huidige vergunning systematiek en de huidige beschikbare vergunningproducten te analyseren is door een projectgroep nagegaan en besproken met belanghebbenden of er potentieel aanvullende vergunningproducten kunnen worden uitgegeven. In hoeverre en met welke tarieven uitgifte van nieuwe producten haalbaar is en tot extra opbrengsten zal leiden, moet nog nader onderzocht worden.

In deze notitie komen we hierop terug in hoofdstuk 4.1 “digitalisering parkeervergunningen”.

Na afronding van fase 1 en 2 kan in fase 3 een efficiëncyslag gemaakt worden in de handhaving. Doordat alle kentekens van parkeerders die een parkeerrecht gekocht hebben in een database staan en er geen papieren parkeertickets of vergunningen meer achter de voorruit liggen, kan de handhaving de kentekens van de auto's scannen. Dit kan door handhavers met handscanners, of door een voertuig met scanapparatuur. We gaan hier in hoofdstuk 4.2 bij de “businesscase handhaving” verder op in.

3 Inventarisatie

We inventariseren en analyseren de huidige structuur en inrichting van de uitvoeringsorganisatie voor parkeren. Deze inventarisatie geeft een beeld hoe processen in de organisatie verlopen en wie erbij betrokken zijn en hun financiële gevolgen hiervan. Daarnaast kijken we naar het werkveld, het parkeerareaal en de kosten en opbrengsten die hierbij horen. Ook bekijken we welke innovaties er mogelijk zijn en welke invloed deze hebben op de organisatie. Op basis daarvan



maken we een vergelijking met de gewenste ontwikkelingen van fase 2 en 3 en geven een beeld over de haalbaarheid hiervan.

3.1 De huidige parkeersituatie in de gemeente Sluis

In de gemeente Sluis liggen circa 5370 betaald parkeerplaatsen. Een groot deel hiervan ligt op parkeerterreinen variërend in grootte van zo'n 100 tot 900 plaatsen per terrein. Een drietal terreinen ligt aan de rand van de kern Sluis. Het grootste aantal ligt verspreid langs de kust en strekt zich uit van Sluis (Retranchement) tot Breskens. De kustparkeerplaatsen hebben een betaal-seizoen van 15 maart tot en met 15 november. In Sluis en de kern Cadzand-Bad geldt het betaald parkeren 365 dagen per jaar. De parkeertarieven liggen tussen de €1,00 en €1,50 per uur met op veel locaties een dagtarief van €3,00 in Sluis tot €4,00 langs de kust.

In Sluis en Cadzand-Bad zijn er naast de betaalde parkeerplaatsen ook plaatsen in de woonwijken waar alleen met een vergunning geparkeerd mag worden. Dit zijn er circa 700. De huidige vergunning tarieven liggen tussen de € 20,00 (bezoekers van bewoners) en €110,00 (strandhuisjes) per jaar. Daarnaast liggen er blauwe zones in Breskens en Oostburg. Bewoners kunnen per adres één ontheffing aanvragen. Het aantal uitgegeven ontheffingen is beperkt. De kosten hiervan zijn € 41,85 per jaar.

Bij het maken van de businesscase voor handhaving zijn de huidige parkeerregelingen het uitgangspunt geweest. Bij de verwachte toename van het toerisme zal in de kernen de druk op de parkeerplaatsen en in de nog niet gereguleerde woonomgeving naar verwachting toenemen. Omdat er op dit moment geen gegevens zijn over parkeerdruk, is niet in te schatten in welke mate de huidige capaciteit de komende jaren toereikend is. Verwacht kan worden dat, bij een geschatte toename bij het toerisme de komende jaren tot wel 50% (schatting Recreatiebranche) er wellicht aan de randen van de kernen en langs de kust meer parkeerplaatsen wenselijk zijn om te kunnen sturen op het laten parkeren van bezoekers aan de rand van de kernen en bij parkeerterreinen langs de kust. Of en in welke mate dit invloed zal hebben op het parkeerareaal is nu nog niet te zeggen op basis van de beschikbare gegevens. Daarnaast is het mobiliteitsplan nog in ontwikkeling. Een visie op parkeren kan hier onderdeel van zijn, of op basis hiervan opgesteld worden. De parkeerorganisatie zal met de ontwikkelingen naar een kenteken georiënteerde parkeerketen voorbereid zijn om met parkeerbeheer en handhaving in te kunnen spelen op een groei van de parkeercapaciteit.

3.2 De parkeerorganisatie en parkeerexploitatie.

Parkeren wordt al enige tijd niet alleen meer gezien als reguleringsmaatregel maar ook als een product (of dienst) dat aan de betalende parkeerder wordt aangeboden. Een vrije parkeerplaats is geen doel op zich, maar de manier waarop het parkeren wordt aangeboden maakt deel uit van de waardering die door een bewoner of bezoeker aan de gemeente Sluis toegekend wordt. Een plaats die aantrekkelijk en goed bereikbaar wil zijn, houdt daarom zo veel mogelijk rekening met de parkeerder. Het digitaliseren en kentekenparkeren is hiervan onderdeel.

Om aan te kunnen geven of de verdere digitalisering efficiënt is en bijdraagt aan klantgerichtheid zoomen we op beide aspecten in. In hoofdstuk 6 bekijken we de financiën van parkeren.

In de gemeente Sluis is de verantwoordelijkheid voor de parkeerexploitatie ondergebracht bij de afdeling Externe Dienstverlening. Naast de parkeeradviseur is ook de handhaving ondergebracht in deze afdeling. Naast de eigen handhaving, die slechts beperkt ingezet wordt op parkeerhandhaving, worden handhavers voor parkeercontrole ingehuurd bij Handhavingssupport. Dit wordt gedaan op basis van een overeenkomst die in een samenwerkingsverband (ZvL) met de gemeente Hulst en Terneuzen is gesloten.

Om een businesscase te kunnen opzetten voor de nog te maken stappen in de digitalisering is het inzicht in de opbouw van het exploitatieresultaat op parkeren en het inzicht in de gemaakte uitvoeringskosten belangrijk.

Als basis van de analyse is de realisatie conform jaarrekening 2019 gebruikt. Onderstaande tabel geeft het beeld van het resultaat op parkeren, zoals dat uit de financiële administratie voor het product parkeren over 2019 naar voren komt, aangevuld met personeelslasten voor vergunning uitgifte door het KCC en financiën (die niet zijn doorbelast aan parkeren). Omdat deze kosten niet direct naar voren komen in de parkeerbegroting is op basis van gesprekken met de betrokken medewerkers een inschatting gemaakt van de tijdsbesteding. Het betreft een inschatting van tijdsbesteding KCC van 0,5 fte op jaarbasis en de verwerking door financiën van zo'n 900 facturen voor vergunningen, samen ingeschat op € 55.000. Ook de behandeling van bezwaarschriften parkeerbelasting door de gemeente zelf is niet in de jaarrekening terug te vinden bij de parkeerproducten. Daarom voegen we ook deze kosten van € 52.500 op basis van de geschatte tijdsbesteding, 0,75 fte, toe om een volledig beeld te geven van de uitvoeringskosten parkeerbeheer. Het geheel levert onderstaand overzicht op.

Jaar	realisatie 2019	inkomsten 2019	kosten 2019
Straatparkeren en slagboomterreinen	-	-	-
Inkomsten uit parkeerapparatuur	€ -2.043.701		
Inkomsten uit vergunningen en ontheffingen	€ -58.502		
Overige inkomsten	€ -600		
Subtotaal inkomsten parkeren	€ -2.102.803	€ -2.102.803	
Beheerskosten	€ 566.871		€ 566.871
Kapitaallasten	€ 245.516		€ 245.516
Dekking uit naheffingsaanslagen	€ -407.603	€ -407.603	
Personeel parkeren regie en coördinatie	€ 178.286		€ 178.286
Subtotaal beheerskosten straatparkeren	€ 583.070		
Resultaat parkeren (+is te kort; - is overschot)	€ -1.519.733	€ -2.510.406	€ 990.673

Tabel 1 Parkeerexploitatie Sluis 2019

Te zien is dat de parkeerexploitatie voor gemeente Sluis een positief resultaat oplevert van ruim € 1,5 mln. op jaarbasis.

3.3 Uitvoeringskosten 2019

In tabel 1 is te lezen dat de uitvoeringskosten in 2019, na verrekening van de kostendekking uit naheffingsaanslagen, € 583.000 bedragen. Per parkeerplaats komt dit neer op afgerond € 110 per jaar. Dat is een relatief gunstige waarde (meestal houden we rekening met €150 tot € 200 per plaats per jaar). Een meer diepgaande analyse hebben we niet gemaakt omdat er ten opzichte van 2019 de komende tijd veel verandert in de beheerskosten door de fiscalisering van de parkeerterreinen. Voor fase 2 en 3 gaat het specifiek over de uitgifte van parkeervergunningen en de kosten en opbrengsten van de parkeerhandhaving, hiervoor zijn afzonderlijke analyses opgesteld.

4 Businesscase

Voor de onderdelen vergunningparkeren en handhaving hebben we een kostenopstelling gemaakt waaruit blijkt welke de financiële gevolgen zijn van de beoogde digitalisering. Overheadkosten (zoals huisvesting, algemene ICT kosten etc.) zijn hierbij buiten beschouwing gebleven omdat deze binnen het kader van de businesscase niet beïnvloedbaar zijn.

4.1 Digitalisering parkeervergunningen

Op welke wijze de handhaving ook verder vormgegeven wordt, door alle parkeerrechten te registreren op kenteken ontstaat er een eenduidige wijze van handhaving, namelijk alles op basis van het scannen van het kenteken.

Na het invoeren van kentekenparkeren bij het betaald parkeren is het daarom verstandig ook het vergunning parkeren verder te digitaliseren. Naast de eenduidige handhaving kunnen ook een aantal andere voordelen behaald worden. Zo zal de bedrijfsvoering efficiënter worden en ontstaat er continuïteit in het proces. De registratie en daarmee de volledigheid en betrouwbaarheid verbetert. In praktijk betekent dit dat er geen papieren verspreiding van vergunningen meer plaatsvindt en er niet meer achteraf facturen verzonden hoeven te worden. Door gebruik van een digitaal loket verbetert bovendien de dienstverlening en zijn nieuwe producten eenvoudiger toe te voegen.

In onderstaande tabel staat een vergelijking tussen de huidige kosten voor vergunningverlening en de kosten bij het gebruik van een digitaal systeem.

Activiteiten uitgifte parkeervergunningen	jaarrekening 2019	Digitaal systeem
Inrichting, projectkosten eenmalig leverancier		€ 25.000
Jaarlijkse kosten		
gebruik digitaal systeem, licentie verbindingen en onderhoudskosten	-	€ 30.000
kosten drukwerk, bezoekerskaarten	€ 8.970	-
activiteiten KCC en Financiën	€ 55.000	€ 18.750
opbrengsten vergunningen 2019	€ -58.502	€ -58.502
Saldo parkeervergunning (-/- = overschot)	€ 5.468	€ -9.752

Tabel 2 Kosten vergunning parkeren

De eenmalige kosten omvatten de kosten van inrichting van een digitaal systeem door de leverancier. De kosten van KCC en Financiën voor 2019 zijn gebaseerd op de bij hoofdstuk 3.2 genoemde interne kosten (€ 55.000). Bij gebruik van een parkeervergunningensysteem zal de tijdbesteding dalen. Op basis van onze ervaring schatten wij dit op een daling van de eerder genoemde tijdsbesteding van 0,5 fte naar 0,25 fte. Ook het werk van de afdeling financiën zal beperkt worden tot naar inschatting 10% van de werkomvang van het factureren van vergunningen. Het uitgangspunt is dat de meeste betalingen met een digitaal loket via iDeal verlopen. In de implementatiekosten zijn geen kosten van een gemeentelijke of externe projectleider opgenomen. Ook de inzet van gemeentelijke projectteamleden bij de overgang naar een digitaal systeem zijn niet meegenomen in het overzicht.

De gerealiseerde opbrengsten van verleende parkeervergunningen in 2019 zijn in de tabel opgenomen om aan te geven in hoeverre de uitgifte van parkeervergunningen nu kostendekkend verloopt. Voor eventuele extra vergunning producten en duurdere vergunningen moet nog een besluitvormingstraject doorlopen worden. Hier zijn mogelijk extra opbrengsten te realiseren. Een mogelijke verdubbeling van de opbrengsten is met extra producten de komende drie jaren realistisch.

4.2 Businesscase parkeerhandhaving

Om te kunnen bepalen welke efficiëntieverbetering voor de parkeerhandhaving mogelijk is, is het goed om eerst in beeld te brengen wat de kosten van de huidige wijze van handhaven zijn.

Kosten parkeerhandhaving ("te voet")	Huidige kosten
Parkeercontrole directe kosten	€ 202.126
- eigen inzet handhaving	€ 24.697
- externe inhuur handhaving	€ 153.523
- parkeercontrole materialen en overige kosten	€ 23.906
Parkeercontrole indirecte kosten gemeente (overhead)	pm
Kosten van invordering en bezwaarafhandeling	€ 120.972
- invorderingskosten	€ 68.472
- afhandeling bezwaar en beroep (eigen formatie)	€ 52.500
Subtotaal kosten	€ 323.098
Kostendekking uit naheffingen	€ -407.603
Saldo parkeerhandhaving (-/- = overschot)	€ -84.505

Tabel 3 Kosten parkeerhandhaving 2019

Er is een aantal zaken dat in vergelijking met een referentiebeeld opvalt. Het aantal ingezette uren parkeercontrole (2750 inhuur en 500 uur eigen handhaving in 2019) is laag in relatie tot omvang van het parkeerareaal. Het feit dat de handhavers in het algemeen alleen op pad gaan, kan dit relatief lage aantal uren verklaren. Het aantal uren in ons referentiebeeld is 7000. Hierbij is een te behalen betalingsgraad van 95% het uitgangspunt. Hoe het relatief lage aantal uren in Sluis doorwerkt in de gerealiseerde betalingsgraad² is niet bekend omdat hiervoor geen metingen zijn gedaan. Het inhuurtarief is relatief hoog, de referentie inhuurprijs ligt rond de € 35,00 en is in Sluis zo'n € 43,00. Dit is mogelijk verklaarbaar vanuit het feit dat de arbeidsmarkt minder kan putten uit een landelijk aanbod gezien de reisafstanden. Wel is het aantal opgelegde naheffingsaanslagen per handhavinguur hoog (2,7 /uur, t.o.v. 1,5 /uur in onze referentie). Bij de kosten parkeerhandhaving staan de werkelijk geïnde naheffingsaanslagen (86%) genoemd als

² Het percentage voertuigen met een geldig betalingsbewijs (of vergunning) ten opzichte van het geparkeerde aantal voertuigen.

kostendekking uit naheffingen. Omdat wettelijk is bepaald dat de opbrengsten van naheffingen zijn bedoeld om de handhavingskosten te dekken en deze opbrengsten de kosten niet mogen overschrijden, zijn de opbrengsten van naheffingen niet als opbrengst, maar als negatieve kosten weergegeven. Daarnaast valt op dat de kosten van invordering en bezwaar bij de gemeente relatief hoog zijn. Het aantal ingediende bezwaren is vergelijkbaar aan de referentie, rond de 10% van het aantal opgelegde naheffingen (of zelfs minder). Wel zijn de interne kosten voor de behandeling van bezwaren relatief hoog. Ook zijn de invorderingskosten derden zijn iets aan de hoge kant. We hebben vooralsnog niet onderzocht hoe dit komt.

Wijzigingen in 2020

Door het omzetten van de slagboomterreinen in gefiscaliseerd parkeren in 2020 neemt de handavingsbehoefte toe. Ten opzichte van 2019 is in 2020 circa 1100 uur extra handhaving ingehuurd voor een bedrag van € 45.000. Deze extra inzet leidt tot meer naheffingen en kosten van afwikkeling daarvan. De coronamaatregelen hebben 2020 tot een bijzonder jaar gemaakt, het werkelijke aantal extra naheffingen is misschien niet maatgevend voor normale omstandigheden. Daarom hebben we het aantal extra naheffingen ingeschat op basis van de ervaring uit 2019. Concreet betekent dat er in de gemeente 2,7 naheffingen per uur geschreven werden in 2019. Dat levert een inschatting op voor de businesscase handhaving voor de situatie zoals deze in 2020 is. Op basis van 1100 uur extra inzet ook 2950 extra naheffingen en verhoudingsgewijs extra invorderings- en bezwaarkosten.

Kosten parkeerhandhaving ("te voet")	Kosten jaarrekening 2019	Inschatting gewijzigde situatie 2020
Parkeercontrole directe kosten	€ 202.126	€ 247.126
- eigen inzet handhaving	€ 24.697	€ 24.697
- externe inhuur handhaving	€ 153.523	€ 153.523
- extra inhuur handhaving		€ 45.000
- parkeercontrole materialen en overige kosten	€ 23.906	€ 23.906
Parkeercontrole indirecte kosten gemeente (overhead)	pm	pm
Kosten van invordering en bezwaaraafhandeling	€ 120.972	€ 168.555
- invorderingskosten	€ 68.472	€ 68.472
- afhandeling bezwaar en beroep (eigen formatie)	€ 52.500	€ 52.500
- Extra invordering en bezwaar naar rato extra naheffingen	-	€ 47.582
Subtotaal kosten	€ 323.098	€ 415.681
Kostendekking uit naheffingen	€ -407.603	€ -567.927
Saldo parkeerhandhaving (-/- = overschot)	€ -84.505	€ -152.246

Tabel 4 Aangepaste situatie kosten parkeerhandhaving 2020

Het beeld van de huidige handhavingskosten kunnen we vergelijken met de marktconforme kosten voor de inzet van een scanauto (bedragen afgerond op €1000). Hier is de eigen gemeentelijke handavingsinzet meegerekend. Dit is een deels coördinerende inzet die ook bij inzet van een scanauto zal plaats vinden.

Omschrijving	Bedrag per jaar
Vervoer (auto en opvolging)	€ 10.000
Techniek (hardware) en software (scanmiddelen, handhelds)	€ 60.000
Eenmalige inrichting en voorbereiding (afschrijven 3 jaar)	€ 40.000
Onderhoud geo-data en ketenmanagement	€ 12.000
Personele inzet handhaving	€ 212.000
Gemeentelijke eigen inzet handhaving	€ 25.000
Kosten van invordering en bezwaarafhandeling	€ 61.000
Subtotaal kosten	€ 420.000
Kostendekking uit naheffingen	€ -510.000
Saldo parkeerhandhaving (-/- = overschot)	€ -90.000

Tabel 5 businesscase scanauto met deskforce en opvolging WAHV³

In dit beeld gaan we uit van één auto (lease), voorzien van scantechnologie en personele inzet die nodig is om het voertuig te besturen en de scans te beoordelen in de backoffice (deskforce). Het beoordelen van een door de scanauto gesignaleerde "suspect" geschiedt voor het fiscale parkeren via de monitor met omgevingsbeelden die door een handhaver wordt uitgelezen. Een naheffing wordt niet op het voertuig aangebracht, maar achteraf per post verzonden⁴. Daarnaast blijft er inzet van 0,5 fte handhaving over t.b.v. de (na)controle in de vergunninghouders gebieden. Hier is het nog noodzakelijk om de aankondiging beschikking achter de vooruit te leggen.

Het bedrag dat is opgenomen voor invordering van naheffingen en afwikkeling van bezwaar, is gebaseerd op een marktconform tarief. We zijn uitgegaan van de betaald parkeertijd van 11.00 uur tot 18.00 uur. De scanauto rijdt dan elke dag gemiddeld 1,5 keer langs elke parkeerplaats. We rekenen voor de scanauto op gemiddeld 5 naheffingsaanslagen per uur inzet. De inzet van de scanauto kan de betalingsgraad positief beïnvloeden. Zoals eerder aangegeven, zijn hierover geen gegevens. Dit is echter wel een belangrijk item, omdat dit een indicatie geeft van de mogelijke extra parkeeropbrengsten door intensievere controle.

³ Wet Administratieve Handhaving Verkeersvoorschriften (ook wel Wet Mulder genoemd)

⁴ Alleen mogelijk voor buitenlandse kentekens waarvan de houderschap gegevens geautomatiseerd achterhaald kunnen worden (thans België en Duitsland)

5 Advies en overwegingen

5.1 Advies

Kijkend naar de businesscase voor de handhavingskosten en de kosten voor de scanauto, kunnen we constateren dat deze elkaar niet veel ontlopen. Op grond hiervan is er niet direct aanleiding om over te gaan tot de aanschaf van de scanauto.

Op grond van bovenstaande businesscase adviseren wij om:

- A. In principe te kiezen voor het digitaliseren van de uitgifte van parkeervergunningen in combinatie met het registreren van de parkeervergunningen op kenteken.
- B. De keuze voor inzet van een scanauto met bijbehorend automatiseringsplatform voorlopig uit te stellen en vooralsnog niet over te gaan tot de aanschaf van een scanauto. In plaats daarvan raden we aan de komende periode te gebruiken om de financiële operationele en organisatorische aspecten van inzet van een scanauto in beeld te brengen en op basis daarvan te besluiten omtrent de inzet ervan en investeringen erin. Overwegingen die daarop van invloed zijn, lichten we hierna toe.

5.2 Overwegingen

Naast het financiële aspect spelen meer overwegingen een rol bij de uiteindelijke beslissing omtrent inzet van een scanauto. Dit geldt ook voor het digitaliseren van de uitgifte van vergunningen.

- Zicht op de betalingsgraad. Een intensievere handhaving met een scanauto heeft naast een toename van naheffingsaanslagen, waarschijnlijk ook een toename van de betalingsgraad als gevolg. Indien parkeerders een intensieve handhaving ervaren, zal de bereidheid om parkeergeld te betalen toenemen. Het effect is groter naarmate de betalingsgraad meer toeneemt. Om daarvan een inschatting te maken is kennis van de huidige betalingsgraad nodig. Elke procentpunt toename van de betalingsgraad vertegenwoordigt circa € 20.000 per jaar.
- Een beeld van de parkeerdruk en parkeerduur op verschillende momenten. Hierbij kan met name bij het kust-parkeren de mogelijkheid van het verkrijgen van een dagtarief een rol spelen bij de vraag hoe zinvol het is om meerdere malen op een dag te controleren.
- Het beperkt aantal reguleringsuren per dag (zo'n 7 uur) en het winterseizoen van 15 november – 15 maart, waardoor het te scannen areaal in de winter zich beperkt tot met name de kernen en woongebieden (vergunningen). De scanauto is in die periode minder effectief, de kosten ervan lopen door.

- Bij toename van aantal bezoekers en/ of langere parkeerduur kan overwogen worden om de reguleringstijd in de avond te verlengen (bv 20.00 uur)
- Beeldvorming; gemeente Sluis wil dat de handhavers gastheer zijn en de bezoeker ook van informatie kunnen voorzien. Met een scanauto zonder opvolging is dit niet mogelijk.
- De scanauto is anoniem en de naheffing wordt naar het huisadres gestuurd. Er is geen handhaver persoonlijk aanspreekbaar.
- De verbindingsproblemen die zich bij de parkeerautomaten hebben voorgedaan, kunnen ook optreden bij de scanapparatuur. Dit kan de effectiviteit van de handhaving beïnvloeden. De voor de automaten gekozen oplossing kan wellicht ook een oplossing bieden voor de handhavingsmiddelen, dit dient als randvoorwaarde van de te kiezen oplossing meegenomen te worden.
- Er kan een onderscheid gemaakt worden tussen een BOA (voor Mulderfeiten) en een parkeercontroleur (fiscaal). Zo'n onderscheid leidt ook tot andere tarieven van inhuurpersoneel.
- Het huidige contract voor inhuur van handhaving (via het samenwerkingsverband ZvL met Hulst en Terneuzen) loopt medio 2021 af. Dit kan een moment zijn om de inzet van handhaving te heroverwegen en dit eventueel in een gezamenlijk traject uit te vragen. Daarbij kan men ook denken aan een marktpartij die fiscale handhaving (op basis van scantechnologie) als integrale dienst aanbiedt.
- Het gebruik van een parkeervergunningsstelsel waarmee langs gedigitaliseerde weg op kenteken geregistreerde producten worden uitgegeven, maakt de weg vrij om zonder veel inspanning en kosten meer vergunning producten uit te geven in grotere aantallen dan nu.

5.3 Ontwikkelingen

De technologische ontwikkelingen binnen de parkeerketen van straatparkeren hebben zich de laatste jaren dusdanig ontwikkeld dat gevestigde markt partijen beschikken over bewezen techniek, dit geldt zowel voor de scantechnologie voor handhaving te voet, als ook voor handhaving met een voertuig. Systemen voor digitale vergunningen en een digitaal loket zijn inmiddels goede, gebruiksvriendelijke systemen, die ook voldoen aan privacy voorwaarden. Ze bieden kansen voor zowel efficiëntieverbetering, betere dienstverlening en anticiperen op groei van het parkeerareaal. Voor een goede werking van kentekenparkeren zijn bedrijfszekere digitale verbindingen nodig. De ligging van de gemeente Sluis in het westen van Zeeuws Vlaanderen heeft in fase 1 geleerd dat er de nodige aandacht besteed moet worden aan deze verbindingen bij technologische oplossingen in de buitenruimte om bedrijfszeker te kunnen werken.

6 Plan van Aanpak

Voor fase 2 en fase 3 hebben we separaat een plan van aanpak opgesteld. Het bestaat uit een korte omschrijving van de activiteiten en een planning (in de bijlagen).

Fase 2: Het digitaliseren van het vergunning parkeren. Een digitaal vergunningensysteem inclusief een digitaal aanvraagproces met web-loket is meer dan alleen het gebruik van een systeem waarin de kentekens van vergunningen geregistreerd worden.

Daarbij zullen de o.a. onderstaande aspecten uitgewerkt worden.

- Het uitvoeren van een review op de door het door de projectgroep “vergunning parkeren” opgestelde document dat besproken is met diverse belangengroeperingen. De review richt zich op politieke, bedrijfseconomische, en systeemtechnische haalbaarheid.
- Het opstellen van een kostenbegroting op basis van actuele uitgangspunten van de met de implementatie van een systeem voor vergunning uitgifte benodigde diensten (software, configuratie, onderhoud) en organisatorische gevolgen (personele inzet, management van de digitale parkeerketen).
- Het opstellen van een programma van eisen waarmee de benodigde systemen en diensten kunnen worden ingekocht (we veronderstellen dat gezien de waarde van de opdracht een meervoudig onderhandse aanbesteding aan de orde is).
- Het opstellen van een implementatieplan, zodat de organisatie goed is voorbereid, de juiste capaciteit beschikbaar is om een andere systematiek te hanteren en alle ICT middelen beschikbaar zijn op het juiste moment.
- Het opstellen van een communicatieplan. Een digitaal loket en een andere werkwijze hebben voor de bewoners, bedrijven, bezoekers en de betrokken medewerkers gevolgen. Tijdige, goede en eenduidige communicatie en voorlichting zijn belangrijk om dit traject te laten slagen.

Het voorbereiden, opstellen van een programma van eisen, het uitvragen en implementeren vraagt een doorlooptijd van circa 9 maanden.

Fase 3: Voorbereiden besluitvorming en aanbesteding handhaving. Om een afgewogen keuze te maken tussen handhaving “te voet” of via een scanauto, is een betalingsgraadmetering nodig om een inschatting van verwachte meeropbrengsten door een beter betaalgedrag te kunnen geven. Dit is een belangrijk onderdeel van de businesscase.

- Laten uitvoeren van betalingsgraad onderzoek in een relevante periode (bv mei en augustus).
- In overleg met de gemeente Terneuzen mogelijkheden onderzoeken voor een gezamenlijke aanbesteding van handhaving.

- Onderzoeken of bij een uitvraag voor handhaving een dienst met een resultaat verplichting uitgevraagd kan worden i.p.v. uren handhaving. Hiermee zou de opdrachtnemer in staat moeten zijn zelf te bepalen of er "te voet" gehandhaafd wordt of met een scanvoertuig. Deze afweging is alleen mogelijk als de betalingsgraad bekend is.
- De gegevens op orde te brengen en te houden. Dit betreft niet alleen de GEO - ondergrond, maar bv ook de beschikbare handhavingsmiddelen, ICT kaders ed om later up-to date te zijn voor een beslissing over de wijze van handhaven.

Na een besluit over de toekomstige wijze van handhaving kan een Programma van Eisen opgesteld worden dat vervolgens in de markt gezet wordt. Afhankelijk van de te maken keuze, kan een beslissing om met een scanauto te gaan handhaven (of te laten handhaven) betekenen dat er een Europese aanbesteding gehouden moet worden. Dit geheel van voorbereiden van besluitvorming, opstellen van een programma van eisen, uitvoeren van een aanbesteding en implementatie heeft naar onze verwachting een doorlooptijd van minstens een jaar.

Aandachtspunt

Bij het verder digitaliseren van de parkeerketen ontstaat een steeds grotere afhankelijkheid tussen de verschillende onderdelen. Het woord zegt het al, het is een keten, als een schakel ontbreekt werkt deze niet of gebrekkig. Bijvoorbeeld:

- Als de parkeerautomaat het niet doet, wordt er niet alleen minder parkeergeld geïnd, er staat ook geen recht geregistreerd in het NPR en dus kan er niet gehandhaafd worden.
- Als de vergunningen niet geldig geregistreerd zijn in het NPR kan er ook niet gehandhaafd worden.
- Als het digitale platform van de scanauto in storing is, of de verbindingen zijn niet betrouwbaar, kan niet gehandhaafd worden.

Dit betekent dus dat er regie gevoerd moet worden op de gehele keten. Hierbij is het belangrijk om de verantwoordelijkheden in deze keten duidelijk te benoemen. Daarnaast is de techniek een steeds groter en belangrijk onderdeel in de parkeerketen. Ervaring leert dat dit andere eisen stelt aan medewerkers en samenwerking dan in de tijd van papieren vergunningen en -parkeercontrole. Bij verdergaande digitalisering zal ook de (parkeer)organisatie op de nieuwe werkwijze voorbereid moeten worden. .

Bijlage 1: Planning digitaliseren vergunningen, fase 2

Uitgifte parkeervergunningen					Q1 - 2021			Q2 - 2021			Q3 - 2021			vakantieperiode																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
Activiteit	Betrokkenen	Project-leider	team-leden		15-jan-21	22-jan-21	29-jan-21	5-feb-21	12-feb-21	19-feb-21	26-feb-21	5-mrt-21	12-mrt-21	19-mrt-21	26-mrt-21	2-apr-21	9-apr-21	16-apr-21	23-apr-21	30-apr-21	7-mei-21	14-mei-21	21-mei-21	28-mei-21	4-juni-21	11-juni-21	18-juni-21	25-juni-21	2-juli-21	9-juli-21	16-juli-21	23-juli-21	30-juli-21	6-aug-21	13-aug-21	20-aug-21	27-aug-21	3-sep-21	10-sep-21	17-sep-21	24-sep-21	1-okt-21																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Deel 1 Voorbereiding																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		</

