

Ombuigingen parkeren

Samenvatting informatieavond / werkbijeenkomst gemeenteraad 3 maart '20

Aanwezig:

CDA: Jacobs, Roovers

Gemeentebelangen: Hoosemans Van den Hout, De Laat, Koenen

GBV: Bogerd, Broekhoven, Van Ginneken

Groen Brabant: Noltee

VVD: Melsen, Peters

Ombuigingsmaatregelen

Fietsenstallingen

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

Geen vragen of nadere toelichting

F2 – bijdrage van derden aan exploitatie fietsenstallingen

Toelichting: hierover is in februari gesproken met de stuurgroep Bruisende Binnenstad. Van de zijde van de ondernemers mag geen financiële bijdrage worden verwacht.

F3 – beperken openingstijden fietsenstalling onder de Markt

Vraag: wat is het huidige gebruik van de stalling op doordeweekse dagen; wat zijn de beheerskosten; is het verantwoord de stalling op die momenten open te houden?

Antwoord: gebruik van maandag tot en met donderdag is zeer beperkt. Orde grootte 60 fietsen gemiddeld per dag. Gebruik fluctueert wel; bij lekker weer intensiever gebruik. Als de stalling van maandag tot en met donderdag zou worden gesloten, zou dat tot een besparing orde grootte € 45.000,- op personeelskosten leiden op jaarbasis. Of gebruik opweegt tegen de kosten (ook wetende dat er destijds een aanzienlijke investering met de stalling was gemoeid) is een bestuurlijke afweging.

F4 – sluiten fietsenstalling Arendshof

Geen vragen of nadere toelichting

F5 – andere beheerder voor fietsenstalling

Toelichting: met een andere beheerder dan MidZuid, zou al aanzienlijk op kosten kunnen worden bespaard. Als een ander beveiligingsbedrijf zou worden ingezet zou dat tot een besparing orde grootte € 17.500 op jaarbasis leiden. Als de stalling bij Biesieklette in beheer zou worden gegeven, zou de besparing nog groter zijn. Biesieklette werkt met een aantal type personeel dan MidZuid. Personeel MidZuid is dagbesteding, terwijl Biesieklette het personeel juist wil laten doorstromen naar regulier werk.

F6 – beheer op afstand op rustigere uren

Opmerking: enkele raadsleden hebben twijfels bij de wenselijkheid hiervan. Risico is dat mensen niet langer meer van de stallingen gebruik maken (geen assistentie of menselijk toezicht).

Toelichting: ook parkeergarages worden nagenoeg volledig op afstand beheerd. NS past dit principe bij steeds meer stallingen toe. Beheer op afstand maakt gemeente flexibeler bij verzoeken om ruimere openingstijden.

F7 – huurverlaging fietsenstalling Arendshof

Opmerking: ook optie tot aankoop bekijken. Mogelijk biedt herontwikkeling Arendshof kansen om elders in het complex een fietsenstalling te maken.

F8 – medegebruiker / toestaan commerciële activiteiten in fietsenstalling.

Geen vragen of nadere toelichting

F 9 – fietsenstalling betaald maken

Toelichting: zal (zeer) negatief effect op gebruik hebben. Inkomsten beperkt en met BTW belast. Zal waarschijnlijk leiden tot toename overlast gestalde fietsen in openbare ruimte met als risico dat extra kosten voor handhaving hierop moeten worden gemaakt.

Betaalautomaten

Geen vragen of nadere toelichting

Digitalisering

D1 – digitale uitgifte van parkeervergunningen en -producten

Toelichting: gezien de veelheid / diversiteit van de werkzaamheden van de eerste lijn en back office worden uren niet op afzonderlijke producten verantwoord. Daarom komen deze kosten niet ten laste van het parkeerfonds. Nu is voor uitgifte en beheer ca. 4 FTE personeel benodigd. Naar verwachting zal dat op termijn kunnen worden teruggebracht naar ca. 2 FTE.

Opmerkingen: aandacht wordt gevraagd voor oudere bewoners van de binnenstad. Deze zijn digitaal minder goed onderlegd. Verder worden in algemene zin enkele kanttekeningen t.a.v. digitalisering (risico op fouten, minder menselijk contact) gemaakt.

Toegelicht: ervaringen elders laten zien, dat 90% van de mensen het volledig zelf kan regelen. Er blijft ondersteuning mogelijk door de eerste lijn via de balie. Voor een grote doelgroep zal digitalisering juist wel positief zijn. Veel gemeentes hebben uitgifte en beheer parkeervergunningen al gedigitaliseerd; daardoor is de kans op fouten beperkt (het wiel is al uitgevonden).

D2 – digitalisering handhaving / scanauto

Toelichting Breda:

- uitgebreid traject aan vooraf gegaan; houdt rekening met een voorbereidings- en implementatieperiode van zeker 1,5 jaar;
- voorbereidende werk in Breda was grotendeels al gedaan: vergunningen waren al digitaal en bij betaalautomaten moest kenteken al ingevoerd worden;
- alles moet digitaal: controle op basis van kentekens; scanauto kan niet zien of er een vergunning, kraskaart of gehandicaptenparkeerkaart achter de ruit ligt. In Breda mag met een gehandicaptenparkeerkaart alleen gratis op invalidenparkeerplaats geparkeerd worden;
- scanauto is sinds januari 2020 in gebruik. Zijn nog de nodige kinderziektes; daardoor nog veel opvolging ter plaatse en relatief weinig naheffingen (t.o.v. aantal opvolgingen);

- de bedoeling is dat opvolging op termijn volledig via de back office gaat plaatsvinden; nu gebeurt dat al bij de grotere parkeerterreinen;
- scanauto wordt niet alleen gebruikt voor controles, maar ook voor dataverzameling; via de scanauto ontstaat veel beter inzicht in het gebruik van het parkeerareaal. De dataverzameling geschiedt volgens de richtlijnen van de AVG;

Vraag aan Breda: kan scanauto ook voor andersoortige controles (bv. niet betaalde wegenbelasting) worden gebruikt?

Antwoord: ja, technisch kan dat en kan ook op diverse andere feiten worden gecontroleerd, echter de privacywetgeving staat dit nog niet toe (loopt wel pilot in Amsterdam).

Vraag aan Breda: wegen de kosten op tegen de baten?

Antwoord: inzet van de scanauto leidt tot meer inkomsten; pakkans neemt toe waardoor mensen eerder geneigd zijn te betalen. Daarnaast worden ook meer naheffingen uitgeschreven. Verder kan aanzienlijk op personele inzet worden bespaard; het aantal mensen benodigd voor parkeerhandhaving in Breda is inmiddels gehalveerd. Wel leidt meer naheffing ook tot meer bezwaren en is meer tijd/inzet nodig voor de afhandeling daarvan.

De scanauto is in Breda nog te kort actief om de exacte kosten / baten verhouding te bepalen. Echter in andere gemeentes (Amsterdam, Tilburg) blijkt de scanauto dermate effectief te zijn dat daar het tarief voor de naheffingsaanslag naar beneden moest worden bijgesteld.

Toelichting Oosterhout: eigen scanauto voor Oosterhout is erg prijzig; parkeerareaal Oosterhout is hiervoor ook te klein. Gemeente Breda wil met Oosterhout samenwerken. Echter ook als gebruik wordt gemaakt van Bredase scanauto zijn er aanzienlijk kosten voor de gemeente. Dit zit hem in de digitale ondergrond benodigd voor de scanauto (moet tot op 5 centimeter nauwkeurig zijn) en het aanpassen van de betaalautomaten (kentekeninvoer mogelijk maken); het kostenoverzicht in de presentatie is gebaseerd op het huidige aantal betaalautomaten; bij verminderen van het aantal automaten (ombuigingsmaatregel B1) dalen de kosten voor het aanpassen van de betaalautomaten naar rato.

Vraag: zijn er ook nog locaties waar straks geparkeerd kan worden zonder dat mensen hun kenteken hoeven in te voeren?

Antwoord: ja, scanauto wordt alleen ingezet voor controle openbare, gereguleerde plaatsen. Dus auto's in de parkeergarages en op openbare terreinen waar niet betaald hoeft te worden (Slotjesveld) worden niet gescand.

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

D3 – taakstelling parkeerhandhaving

Toelichting: taakstelling van 100k heeft tot gevolg dat 35% minder uren aan parkeerhandhaving kan worden besteed; in de presentatie stond een foutief percentage (15% i.p.v. 35%). Gevolg hiervan is waarschijnlijk dat nog maar 6 dagen per week gehandhaafd kan worden (waarbij de dagen van week tot week wisselen). Minder handhaving betekent ook minder naheffingen.

Aan de taakstelling is inmiddels al deels invulling gegeven; er wordt 1FTE minder ingehuurd. Overwogen wordt om het resterende deel van de taakstelling in te vullen door uren anders in te zetten (APV in plaats van parkeren).

Parkeervergunningen en - producten

P1 – kraskaarten

Opmerkingen: ook hier wordt specifiek aandacht gevraagd voor de oudere bewoners van de binnenstad. Systeem moet ook voor hun bruikbaar zijn.

Toelichting: huidig systeem is omslachtig; zowel voor de gemeente als de gebruiker. Ook leidt het tot oneigenlijk gebruik. Willen we in de toekomst digitaal gaan handhaven, dan zal ook de kraskaartregeling gedigitaliseerd moeten worden. Voorstel is daarbij om met een uurtarief in plaats van een dagtarief te werken. Voor minder digitale doelgroepen zijn er alternatieven; zo kunnen in Breda bewoners hun bezoekers ook telefonisch aan- en afmelden.

P2 – nieuwbouwregeling bewonersvergunningen

Vraag: kan de voorgestelde regeling ook voor de huidige vergunninghouders worden toegepast?

Antwoord: dat is in het verleden als eens onderzocht ("POET regeling"). Echter dat bleek juridisch niet haalbaar omdat bij een aantal adressen (m.n. huurwoningen) niet vast te stellen is of die beschikken over parkeerplaatsen op eigen terrein. Zou leiden tot rechtsongelijkheid.

Vraag: waarom hoog tarief (tarief tweede vergunning)?

Antwoord: als stok achter de deur richting ontwikkelaars van nieuwbouwplannen. Dat moet ze stimuleren om parkeren zoveel mogelijk op eigen terrein op te lossen.

P3 – fiscalisering vergunninghoudersparkeren

Toelichting: "niet in de geest van de gemeentewet" betekent dat de regeling er in beginsel niet uitsluitend op gericht mag zijn om de geldstroom om te buigen van Den Haag naar Oosterhout; vandaar dat gekozen is voor een reëel dagtarief van 7,50 euro. Dat tarief is van dezelfde orde grootte als het tarief dat nu voor een dagvergunning (onderhoudsvergunning) wordt gerekend (dit type vergunning zou daarmee ook kunnen komen te vervallen). Het is niet de verwachting dat een dergelijk dagtarief er toe gaat leiden dat bezoekers of bedrijven in grote getale op vergunninghoudersplekken gaan staan. Er worden ook geen betaalautomaten geplaatst.

Vraag: gedurende welke tijden geldt het vergunninghoudersparkeren?

Antwoord: de tijden van het vergunninghoudersparkeren en het betaald parkeren zijn hetzelfde en afgestemd op de winkeltijden. Alleen voor de omgeving van De Bussel geldt een afwijkend regime.

Te overwegen maatregelen

De maatregelen die worden overwogen (eerste tranche), betreft maatregelen die op korte termijn (per 1 januari 2021 of eerder) kunnen worden doorgevoerd en waarvan de gevolgen voor bewoners, bezoekers en ondernemers relatief beperkt zijn.

Met de eerste tranche kan een ombuiging van ruim 200k worden gerealiseerd. Er is daarnaast sprake van een meevaller aan de opbrengstenkant; in 2019 bedroegen de inkomsten uit betaald parkeren en naheffing 80k meer dan begroot. Er vanuit gaande dat deze inkomsten structureel zijn, kan het parkeerbonds met de eerste tranche maatregelen worden gestabiliseerd.

Er is nog discussie of terecht overhead wordt toegerekend aan de fietsenstallingen. Echter dit zou netto geen besparing betekenen omdat de overhead dan elders op de begroting terecht komt. Vandaar dat dit niet als een ombuiging wordt gezien.