

## Vragen vanuit de raad aan het college:

**A. Schriftelijke vragen als bedoeld in artikel 36 Reglement van Orde (beantwoording binnen 30 dagen)**

**B. Schriftelijke vragen ter mondelinge beantwoording in de raads- of commissievergadering**

**C. Technische vragen over onderwerpen geagendeerd voor een commissie- en/of raadsvergadering**

**D. Overige technische vragen (vragen die geen betrekking hebben op een voorliggend raadsvoorstel of onderwerp op de commissieagenda; beantwoording binnen 30 dagen)**

**Categorie: A / B / C / D** (doorhalen wat niet van toepassing is)

## Onderwerp: Digitaliseringsproces parkeervergunningen

Naam en fractie: Marcel Lap, PvdA

Datum indienen: 2 februari 2022

Afdeling: BOR

Contactpersoon: Danny van den Berg

### Inleiding/Aanleiding:

Deze maand is bij de commissie ruimte het digitaliseringsproces van de parkeervergunningen geagendeerd. Uitstel van een nieuw systeem is volgens het voorstel blijkbaar niet mogelijk omdat de huidige parkeerapplicatie niet langer door de leverancier wordt ondersteund en onderhouden.

In het raadsvoorstel staat dat het nieuwe vergunningenbeleid in voorbereiding is en later dit jaar ter vaststelling wordt voorgelegd aan de raad. Het huidige beleid moet worden getoetst op doelmatigheid en efficiency. Tot slot wordt gesteld dat het huidige parkeervergunningenbeleid niet actueel is en het vergunningenbestand erg vervuild is.

### Vraag/Vragen:

1. Wanneer heeft de huidige leverancier van de applicatie aangegeven dat zij vanaf 1 januari 2022 stoppen met de ondersteuning.  
*Eind december 2020.*
2. Wat heeft het college er aan gedaan om voor de uitgifte van nieuwe vergunning per 1 januari 2022 aan o.a. bewoners om een nieuwe applicatie te implementeren.  
*De ambtelijke organisatie heeft een project opgestart om eerst een nieuwe applicatie te verwerven (eind 2021 opdracht verstrekt aan leverancier) en vervolgens te starten met de implementatie hiervan (in januari 2022 is hiermee gestart).*

3. Hoe is het vergunningenbestand in de huidige applicatie vervuild geraakt en hoe denkt het college met de nieuwe applicatie dit te voorkomen.

Oorzaken van de huidige vervuiling:

- a. *Vergunningen zijn in papieren vorm afgegeven. Als deze niet meer geldig zijn (bijv. door verhuizing of verkoop van auto met betreffende kenteken van de vergunning) en niet wordt ingeleverd, dan blijven de vergunningen in omloop en kunnen worden gebruikt. Controle heeft aangetoond dat 25% van de huidige geldige/in omloop zijnde vergunningen niet meer rechtmatig zijn vanwege bijv. verhuizing van de vergunninghouder.*
- b. *De geldigheid van de huidige 1ste vergunning is 5 jaar, dit is te lang om misbruik te voorkomen. Daarnaast kan het aanhouden van verschillende duren van geldigheid en kentekengebondenheid als onredelijk worden gezien.*
- c. *Vergunningen in vergunninghoudergebied worden afgegeven zonder kenteken. Deze vergunningen kunnen dus verstrekt worden aan derden. Daarbij kunnen voor deze vergunningen ook duplicaten worden aangeschaft bij vermeende vermissing van de originele vergunning. Hierdoor kunnen er onterecht meerdere vergunningen per adres zijn verstrekt en is de drempel tot misbruik laag.*

Beoogde maatregelen ter voorkoming hiervan zijn:

- a. *Vergunningen digitaal afgeven (niet meer in de vorm van een papieren vignet) maar als digitaal parkeerrecht. Vergunningensysteem wordt gekoppeld aan de BRP (basisregistratie personen); zodra er een relevante mutatie plaatsvindt, wijzigt of vervalt direct de vergunning*
- b. *Vergunning voor de duur van 1 jaar afgeven en daarna per jaar worden verlengd. Voor een juiste sturing op het vergunningenbeleid is het ook praktisch dat de maximale geldigheidsduur en kentekengebondenheid gelijk is voor alle bewonersvergunningen. Op deze manier kan het vergunningenbeleid periodiek worden bijgestuurd. Deze bijsturing is belangrijk om de doelmatigheid en eerlijkheid van het vergunningenbeleid te waarborgen.*
- c. *Doordat vergunningen op kenteken in digitale vorm worden afgegeven, wordt misbruik/oneigenlijk gebruik voorkomen.*

*Bovengenoemde maatregelen leiden tot een schoon en helder vergunningenbestand en eerlijke verdeling van de parkeerruimte.*

4. Met betrekking tot bewoners: Op 1 januari 2022 zijn nieuwe parkeervergunningen voor bewoners verstrekt (max 1 gratis per huishouden) voor de duur van 5 jaar (tot en met 31 december 2026). Daarnaast is eind 2021 bij houders van een tweede parkeervergunning gevraagd of zij tegen betaling van € 15,- deze kaart willen verlengen met 1 jaar.
- Conform de regels van verstrekken: Is op dit moment nog sprake van vervulling in het bestand. Is nu geregistreerd welke bewoner dan wel op welk adres een vergunning is verstrekt.

*Ja, er is sprake van vervuiling bij de huidige uitgifte en registratie is niet zuiver (zie oorzaken 3a, 3b en 3c).*

5. Hoeveel kraskaarten voor bezoekers zijn in 2020 en 2021 verkocht (inclusief omzet).

*390 kraskaarten in 2021.  $390 \times €0,90 = €351,-$*

6. Waarom wordt de raad in februari gevraagd om in te stemmen met de aanpassingen A t/m H terwijl het nieuwe vergunningenbeleid later dit jaar wordt voorgelegd aan de raad. *De raad wordt gevraagd in te stemmen omdat deze beslispunten van toepassing zijn op het vergunningenbeleid en parkeerverordening. De gewijzigde parkeerverordening zal dan later separaat worden voorgelegd ter vaststelling. Het parkeerbeleid zal later worden voorgelegd, dit parkeerbeleid is iets anders is dan het vergunningenbeleid binnen betaald parkeren.*

7. Punt H van de aanpassing stelt dat door vergunningsgebieden niet meer per straat of een klein aantal straten in te voeren wordt versnippering van kleine onlogische gebieden voorkomen. Bij de invoering rond 2010 was hier sprake van. Ongeveer 5 jaar of langer geleden zijn de huidige grotere zones ingevoerd. Waar zit nu de verandering bij de voorgestelde aanpassingen?

*Er is 1 grote zone, dit is zone A (betaald parkeren) en betreft het centrum. Zone B t/m F zijn vergunninghoudersgebieden en sommigen hiervan zijn kleine gebiedjes. In Zevenaar is het momenteel mogelijk om het invoeren/uitbreiden van vergunninghoudersgebied per klein gedeelte van een wijk en soms zelfs per straat mogelijk te maken. Gevolg is dat er her en der gesprekkelde delen/straten in Zevenaar als vergunninghoudersgebied gelden. Nu wordt er naar aanleiding van een draagvlakonderzoek soms 1 of 2 straten als vergunninghoudersgebied ingevoerd omdat het draagvlak per straat wordt bekeken en bijv. 2 straten in het ondervraagde gebied voor invoering zijn en de overige straten niet. Gevolg is dat er onduidelijkheid en kleine versprokkelde gebiedjes kunnen ontstaan. Tevens kunnen na uitbreiding van 2 straten alsnog klachten ontstaan uit de overige straten (die eerst tegen invoering waren), omdat het parkeerprobleem verschuift en de procedure weer herhaald wordt.*

*De verandering zit in de systematiek, waardoor er logische gebieden ontstaan en een efficiëntere/duidelijkere procedure ontstaat. Het invoeren/uitbreiden van vergunninghoudersgebied wordt mogelijk gemaakt door een logische afbakening van een gebied te hanteren, waar de signalen van hoge parkeerdruk vandaan komen. Dit kan een wijk of een wijkgedeelte zijn, waar met de afbakening rekening wordt gehouden met verkeerskundige inrichting/structuur en logische/ natuurlijke grenzen als bijv. een weg, spoor, of afstand tot waar de klachten vandaan komen. Binnen dit afgebakende gebied wordt een draagvlakonderzoek gedaan. De gebruikelijke norm is 50%. Indien er 50% of meer van de ondervraagden binnen het gehele ondervraagde gebied voor invoeren betaald parkeren/invoeren vergunninghoudersgebied is, wordt het binnen dit gehele ondervraagde gebied ingevoerd. Bij minder dan 50% voor invoering, wordt het in z'n geheel niet ingevoerd. Dus niet meer per straat bekijken in het ondervraagde gebied.*

8. Gemeente breed wordt gestreefd naar minder regels. Wordt met de nieuwe aanpassingen het aantal regels/handelingen voor bewoners niet juist uitgebreid. Of te wel meer regels en meer kans op fouten/boetes.

*Nee. Er is geen sprake van meer of andere regels. Wel van een toename van de gebruikersvriendelijkheid (alles online, 24/7 beschikbaar, direct betalen en je eigen vergunning beheren).*

*Voor de minder digitaal vaardige personen blijft een gemeentelijke balie beschikbaar voor vragen, hulp -en ondersteuning van de aanvraag.*

9. Is of wordt bij de invoering van het nieuwe vergunningenbeleid en de zones onderzocht of bepaalde straten/delen niet meer hoeven te worden opgenomen in het gebied van de parkeervergunningen.

*Dit is niet onderzocht. Alle huidige gebieden zijn ingevoerd vanwege hoge parkeerdruk en om dus het parkeren in deze gebieden te reguleren. Deze hoge parkeerdruk geldt in de huidige zones nog steeds en zijn in sommige gevallen zelfs toegenomen.*

Om inzicht te krijgen in de uitwerking van de aanpassingen A t/m H zou ik graag aan de hand van enkele voorbeelden de huidige situatie en de toekomstige situatie beschreven zien. Inclusief de financiële gevolgen.

- Bewoner in zone C (Jacques Perkstraat) heeft geen auto en beschikt over een parkeervergunning voor bewoners (Deze wordt 1x per 5 jaar gratis en automatisch verstrekt). De vergunning wordt door de bewoner gebruikt voor bezoek van kinderen, zorg aan huis, etc. – gemiddeld 5 uur per week.

*Het doel van het vergunningenbeleid/regulering is om bewoners en bedrijven in een gebied relatief makkelijk te kunnen laten parkeren en een gebied leefbaar te houden. Met behulp van een goed uitgevoerd vergunningenbeleid kan worden gestuurd op wie waar mag parkeren. Op deze manier kan parkeeroverlast bij bewoners en bedrijven worden geminimaliseerd. Om die reden zijn er regels opgesteld, waaronder een maximum aantal aan te vragen parkeervergunningen, woonachtig op het adres en auto op naam of op naam van bedrijf -of leasemaatschappij. In dit geval is het dus volgens de parkeerverordening en uitwerkingsbesluit niet mogelijk om een vergunning te hebben als je geen auto hebt. Voor parkeren voor bezoekers zijn er kraskaarten beschikbaar.*

- Bewoner in zone B (Van Nispenstraat) heeft één auto. Naast de 1<sup>e</sup> bezoekerskaart die 5 jaar geldig is, heeft de bewoner voor “bezoekers” een tweede parkeervergunning bewoners aangeschaft voor € 15,-. Hiervoor wordt jaarlijks via Ideal betaald. Bezoek gemiddeld 5 uur per week.

*Er bestaat geen 1<sup>e</sup> bezoekerskaart. Er bestaan 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> bewonersvergunningen (1<sup>e</sup> bewonersvergunning is 5 jaar geldig en wordt waarschijnlijk op gedoeld), die niet op kenteken zijn afgegeven. Net als in vorig voorbeeld is er in de basis dus sprake van oneigenlijk gebruik van de parkeervergunning als deze wordt uitgeleend aan derden. Dat de vergunning in de praktijk kan worden uitgeleend aan derden, omdat er geen kenteken staat op de vergunningen in de gebieden B t/m F, betekent niet dat dit in beginsel de bedoeling is. Voor bezoekers zijn er kraskaarten beschikbaar. Overigens staan er in gebied A wel kentekens op de vergunning en verschilt dit t.o.v. de vergunningen in gebied B t/m F. In gebied A kan men de vergunning dus niet uitlenen aan bezoek en moet het bezoek betalen, dit is niet uniform.*

Neem in de uitwerking ook mee de optie van geen eigen parkeergelegenheid en één parkeergelegenheid op eigen terrein.

- Een familie in zone C (Kampstraat) hebben 2 auto's en een bestelbus (werk). Voor één auto is een parkeergelegenheid op eigen terrein. Ze maken nu gebruik van 2 vergunningen (1 gratis en 1 a € 15,- per jaar)  
Wat kunnen de gevolgen zijn als in de zone te weinig parkeerplaatsen zijn voor het aantal aanvragen voor een vergunning. Hoe wordt bepaald wie op de wachtlijst komt te staan voor een vergunning. Welke alternatieven zijn er om één of meerdere auto's binnen of buiten de parkeerzone te parkeren.

*Het uitgangspunt moet zijn dat men maximaal 2 vergunningen per adres kan aanvragen indien men voldoet aan de vergunningsvoorwaarden, zoals vastgelegd in de parkeerverordening. Eigen parkeergelegenheid wordt afgetrokken van het aantal aan te vragen parkeervergunningen. Gevolg is dat er maar twee auto's geparkeerd kunnen worden in het rayon en/of eigen parkeergelegenheid. Dit is waar parkeerregulering in de basis voor bedoeld is om oneerlijke verdeling van vergunningen/parkeerruimte te voorkomen.*

*Het moet daarom ook niet mogelijk zijn om meer dan maximaal twee auto's per huishouden binnen een reguleringsgebied te kunnen parkeren. Dan wordt het doel van het reguleren gemist.*

- Een bedrijf (zorginstelling) heeft 10 verschillende auto's die in alle zones voor werkzaamheden komen. Door goed plannen hebben ze nu maximaal 4 vergunningen nodig. Dit, omdat nooit meer dan 4 auto's tegelijk in de parkeerzones aanwezig zijn. De parkeervergunningen worden nu onderling uitgewisseld.

Hoe gaat dit in de nieuwe situatie? Zijn meerdere kentekens aan een vergunning te koppelen? Hoe verloopt nu en straks met de betaling van de vergunningen. In een andere gemeente met een soortgelijke regeling is het voor bedrijven lastig of zelfs onmogelijk om per Ideal te betalen. Breng ook hier de financiële gevolgen voor het bedrijf in beeld.

*In de nieuwe situatie is het mogelijk om per vergunning 1 of meer kentekens te koppelen aan een vergunning. Per vergunningssoort is instelbaar wat het maximale aantal is en hoeveel kentekens er tegelijkertijd actief mogen zijn. Kentekens kunnen "realtime" gewisseld worden. Dit maakt het in feite nog makkelijker/praktischer om vergunningsrechten over te dragen. Men hoeft het vignet niet meer uit te wisselen, maar kan men dit online.*

*Als in dit voorbeeld de zakelijk vergunninghouder 10 auto's heeft en wij het maximaal aantal kentekens per vergunning op b.v. 3 zetten (maximaal aantal kentekens per vergunning kan de gemeente zelf instellen/bepalen), kan men op de huidige 4 vergunningen 12 kentekens kwijt. Of zelfs volstaan met 3 vergunningen. Het wisselen van het vergunningvignet hoeft tenslotte straks niet meer fysiek plaats te vinden en maakt het wisselen van vergunning veel makkelijker.*

*Het betalen van de kosten zal altijd mogelijk zijn per iDeal, mits je het systeem op de juiste wijze inricht. Dit heeft geen financiële gevolgen voor de vergunning (alleen maar betaalgemak).*