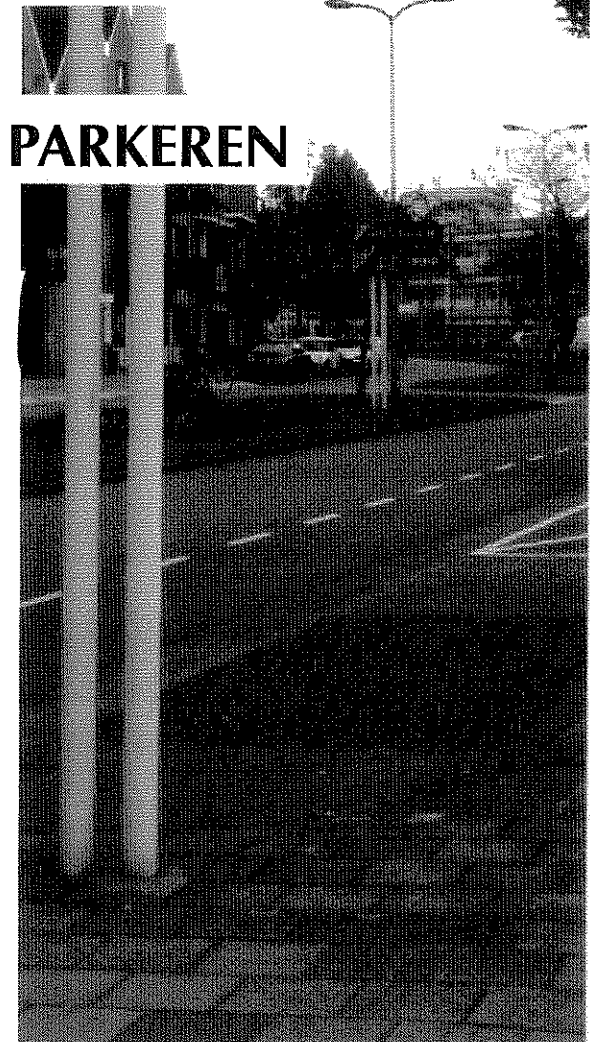




**DYNAMIEK**

**IN HET BETAALD**



**PARKEREN**

# Dynamiek in het betaald parkeren

---

## Inleiding

Het betaald parkeren in Weert is in 2006 beleidsmatig geherstructureerd. Het zonestelsel is vereenvoudigd. Gebleven zijn het betaald parkeren, Parkeerpas parkeren op een beperkt aantal locaties, abonnement parkeren en vergunning parkeren. Het blauwe zone parkeren wordt niet toegepast.

De parkeerautomaten van het type Strada zijn allen in de periode 2005-2006 vervangen. De technische afschrijving wordt op gemiddeld 7 jaar gehouden. Een vervangingsprogramma moet worden opgesteld.

In 2006 is NS gestart met een P+R terrein aan de Parallelweg. Q-Park doet de exploitatie van dit terrein met een achteraf betaald parkeersysteem. Het terrein heeft 463 parkeerplaatsen en is gemiddeld voor 1/3 bezet.

In 2009 is de Ursulinengarage in eigendom van de gemeente gekomen. Hiermee is het achteraf betaald parkeren in Weert geïntroduceerd. In 2011 is het achteraf betaald parkeren op de Walburgpassage/Kromstraatgarage ingevoerd. Hiermee zijn ook de eerste stappen gezet naar een hedendaagse wijze van afrekenen bij betaald parkeren.

In 2010 zijn alle P-automaten (in zowel zone 1 als 2) geschikt gemaakt voor betaling met contanten, chipknip en Parkeerpas.

In 2013 en 2014 wordt het aantal P-garages, in eigendom van de gemeente, uitgebreid. De wens is om het achteraf betaald parkeren op grote schaal in te voeren.

Tevens is er een enorme ontwikkeling in de toepassingen van het elektronische betaalverkeer. Dit heeft ook zijn invloed op het betaalverkeer voor en de manier van betaald parkeren. Inmiddels hebben de gezamenlijke banken laten weten dat het betalen met de chipknip per 1 januari 2015 niet mogelijk is. Het betalen met de bankpas is dan voor zowel grote als kleine bedragen mogelijk.

Een goed verwijssysteem voor parkeerders naar zones, tarieven, betaalwijzen en beschikbaarheid is een prioriteit geworden.

Op landelijk niveau heeft de RDW het Nationaal Parkeer Register opgezet. Dit biedt mogelijkheden voor centraal (ver)werken voor private parkeeraanbieders, gemeenten en gebruikers bij de invoer van niet traditionele vormen van betaald parkeren.

In deze uitvoeringsnotitie wordt ingegaan op de bestaande situatie, de gewenste situatie en het uitvoeringsplan die tot de gewenste situatie leidt.

## **Inhoudsopgave**

<b>Inleiding</b> .....	<b>1</b>
<b>Inventarisatie van de bestaande situatie</b> .....	<b>3</b>
<b>Gebieden</b> .....	<b>3</b>
<b>Capaciteit</b> .....	<b>3</b>
<b>Tarief en betaalwijze</b> .....	<b>4</b>
<b>Installaties op straat parkeren</b> .....	<b>5</b>
<b>Beheer en onderhoud</b> .....	<b>5</b>
<b>Installaties garage (achteraf betaald parkeren)</b> .....	<b>5</b>
<b>Installatie bedrijvenparkeerterrein Centrum Noord</b> .....	<b>6</b>
<b>Toezicht en handhaving van het betaald parkeren</b> .....	<b>6</b>
<b>Personele organisatie</b> .....	<b>6</b>
<b>Behoefte op korte en middellange termijn</b> .....	<b>7</b>
<b>Parkeerautomaten (Strada's) - beheerder en gebruiker</b> .....	<b>7</b>
<b>Parkeermeters (POM's) - beheerder en gebruiker</b> .....	<b>7</b>
<b>Parkeerinformatie – beheerder en gebruiker</b> .....	<b>7</b>
<b>Handhaving - beheerder en gebruiker</b> .....	<b>8</b>
<b>Oplossingen op korte en middellange termijn</b> .....	<b>9</b>
<b>Parkeerautomaten (Strada's) - beheerder en gebruiker</b> .....	<b>9</b>
<b>Parkeermeters (POM's) - beheerder en gebruiker</b> .....	<b>10</b>
<b>Parkeerinformatie – beheerder en gebruiker</b> .....	<b>10</b>
<b>Handhaving - beheerder en gebruiker</b> .....	<b>11</b>
<b>Abonnementen en Vergunningen</b> .....	<b>13</b>
<b>Bijlage financiële en personele gevolgen</b> .....	<b>14</b>

## Inventarisatie van de bestaande situatie

### Gebieden

Het betaald parkeergebied is gedeeld in twee zones.

Zone 1 bestaat uit het gebied begrensd door Bassin, Kasteelsingel, Maaspoort, Emmasingel, St. Paulusstraat tot Lindanusstraat, Drehmanstraat, Boermanstraat, Langpoort en Wilhelminasingel. Tevens zijn de P-garages ook aangewezen als zone 1.

Zone 2 bestaat uit de betaald parkeergebieden buiten de bij zone 1 aangegeven begrenzing.

Het abonnement parkeren is mogelijk in zone 1 en 2.

Het vergunning parkeren is mogelijk in zone 3. In zone 3 is betaald parkeren niet mogelijk.

Zone 4 biedt parkeermogelijkheden aan ondernemers en hun personeel op bedrijventerrein Centrum Noord.

Voor een nadere beschrijving van de gebieden en de tarieven per zone, mogelijkheden van abonnementen en vergunningen wordt verwezen naar het vigerende aanwijsbesluit, de parkeerverordening en de tarieventabel.

In deze notitie wordt vooral ingegaan op het betaald parkeergebied met uitzondering van het door Q-Park geëxploiteerde terrein.

### Capaciteit

De totale capaciteit van straat parkeren en P-garages in de betaald parkeergebieden is 2.949 parkeerplaatsen. Daarvan zijn 1.370 parkeerplaatsen in P-garages en 1.579 parkeerplaatsen op straat. De oplevering van 483 parkeerplaatsen van de 1.370 moet in de loop van 2013 gerealiseerd worden. Tot 2014 zijn nog 33 parkeerplaatsen beschikbaar op het Bassin. Na de herinrichting van het Bassin vervallen deze parkeerplaatsen mogelijk.

980 van de 1.370 parkeerplaatsen in P-garages zijn in het achteraf betaald parkeersysteem. Het achteraf betaald parkeersysteem is niet toegepast in de stadhuisgarage en –dek (390).

De andere 1.969 parkeerplaatsen (1.579 parkeerplaatsen op straat en 390 parkeerplaatsen in stadhuisgarage en –dek) worden verrekend via het vooraf betaald parkeersysteem. Het betalen met de zogeheten Weerter Parkeerpas maakt het real time parkeren mogelijk.

Er kan ook een verdeling worden gemaakt in oostzijde en westzijde van winkelpromenades. Aan de oostzijde zijn de parkeerplaatsen bereikbaar via Kasteelsingel, Emmasingel en Langpoort. Aan de westzijde zijn de parkeerplaatsen bereikbaar via Bassin en Wilhelminasingel.

De oostzijde heeft 1.491 parkeerplaatsen inclusief 291 achteraf betaald parkeerplaatsen. De westzijde heeft 1.325 parkeerplaatsen inclusief 689 achteraf betaald parkeerplaatsen. De resterende 133 parkeerplaatsen bevinden zich ten zuiden van het station (Dries en Kerkstraat). Uit deze cijfers blijkt dat de capaciteit van P-garages met achteraf betaald parkeren aan de westzijde 2,4 keer meer bedraagt vergeleken met die capaciteit aan de oostzijde.

## Tarief en betaalwijze

In zone 1 en zone 2 worden verschillende uurtarieven gehanteerd. Het uurtarief in zone 2 is lager dan het tarief in zone 1. Dit verschil heeft als doel de langparkeerders naar zone 2 te sturen en de kortparkeerders in zone 1 te kunnen faciliteren. Het uurtarief in de P-garages is gelijk aan het uurtarief in zone 1. Ook voor de gehandicaptenparkeerplaatsen worden de tarieven als eerder gemeld gehanteerd.

Het op straat parkeren wordt betaald aan parkeerautomaten. Het betreft vooraf betaald parkeren. De betalingswijze daarvoor is met Chipknip, Weerter Parkeerpas en muntgeld. Het nadeel is dat de eindtijd vooraf bepaald wordt.

De Weerter Parkeerpas maakt het mogelijk zogenaamd Real Time Parking te hanteren. Bij start parkeren wordt de pas aan de automaat aangeboden en wordt een voorschot afgehouden. Bij einde parkeren wordt de pas nogmaals bij dezelfde automaat aangeboden en wordt de werkelijke parkeertijd verrekend. Het voordeel is dat de eindtijd flexibel is.

De parkeerautomaten zijn zgn. stand-alone geplaatst en kunnen daardoor niet via een bekabeld of draadloos netwerk communiceren. Betalen met bankpas en creditcard is daarmee uitgesloten.

In de P-garages zijn de betaalautomaten wel uitgerust met netwerkverbinding en zijn ook bankpas en creditcard betalingen mogelijk. In deze P-garages is het achteraf betaald parkeersysteem ingevoerd. Het kaartje dat afgegeven wordt bij binnenrijden is het kaartje dat wordt gebruikt bij afrekenen. De werkelijke parkeertijd wordt achteraf betaald.

In de P-garages is ook abonnement parkeren mogelijk voor bepaalde doelgroepen. Deze abonneementhouders hebben toegang met een door de gemeente verstrekte contactloze chipkaart. De mifare techniek wordt hierbij toegepast.

### **Installaties op straat parkeren**

Het op straat parkeren wordt geregeld met parkeerbetaalautomaten van TMC. Het zijn 75 stuks zogeheten Strada's met aansluiting op het elektriciteitsnet. Er is geen aansluiting (draadloos of bekabeld) in een netwerk voor datacommunicatie. Dit laatste houdt in dat de parkeerautomaten, zonder aanpassing, niet geschikt zijn voor on-line betalingen zoals bankpas en creditcard. Om dezelfde reden zijn de parkeerautomaten niet geschikt voor op afstand bedienbare handelingen zoals instellen tarieven en tijdvensters. Ook zijn gegevens voor inzicht in aan- en afmeldingen, parkeerdruk, inkomsten, enz. per parkeerautomaat niet leesbaar. Wel zijn de inkomsten zoals contante en chipknip periode afleesbaar via printstrookopgave per keer. Bij de gehandicaptenparkeerplaatsen staan parkeermeters (totaal 15 stuks) instelbaar op 1 en 2 uur tijdsduur. Deze moeten met muntgeld betaald worden.

### **Beheer en onderhoud**

Het technisch beheer ligt bij de gemeente. Het eerste-lijnsonderhoud wordt door de gemeente gedaan. Wanneer dat niet voldoet of afdoende is wordt de dienstverlening van TMC of IPParking (afhankelijk van de installatie) ingeroepen.

Het financieel beheer ligt bij de gemeente. Het ophalen van inkomsten wordt deels door derden deels door eigen medewerkers uitgevoerd. Het ledigen van de geldemmers, tellen van de munten en afstorten op de gemeentelijke bankrekening wordt door G4S uitgevoerd voor de parkeerautomaten, -meters en garagekassa's. Het uitlezen van de chipknipbetalingen aan de automaat wordt door een technische medewerker van de gemeente uitgevoerd. Het elektronische verwerken van de chipknipbetaling gegevens gebeurt door een administratieve medewerker.

Bij verandering van tarieven en tijdvensters moet per parkeerautomaat de zo geheten PROM achtereenvolgens worden gedemonteerd, geprogrammeerd en gemonteerd.

### **Installaties garage (achteraf betaald parkeren)**

Bij de in- en uitgang van de garages staan slagbomen. Deze worden bediend door het trekken dan wel invoeren van een kaartje voorzien van een barcode. Ook is de bediening voor in- en uitrijden mogelijk met behulp van een contactloze chipkaart. De betalingen kunnen aan de kassa's in de garage worden gedaan. Het in- en uitrijden met kentekenherkenning is voorbereid (hiervoor is aanvullende hardware nodig). Alle in- en uitrijd voorzieningen van de garages zijn camera bewaakt. Ook de kassa locaties zijn camera bewaakt. Beelden kunnen met een webbased-applicatie worden opgeroepen. Bedieningsfuncties van de in- en uitrijdapparatuur zijn op afstand bedienbaar (webbased-applicatie). Ook de handelingen aan de kassa kunnen inzichtelijk gemaakt worden via de webbased-applicatie. De apparatuur is van IPParking evenals de webbased-applicatie Parkbase.

### **Parkeer(verwijs)informatie**

Alle garages, bestaande en in aanbouw zijnde, zijn voorzien van een vol/vrij signalering op de directe toegangsweg. De enige uitzondering daarop is de Stationskwartiergarage. Wat betreft de nieuwe Stadhuisgarage en de Beekpoortgarage zijn deze verwijsborden draadloos op de informatiegever aangesloten. Bij de andere garages is dat nog bekabeld. De vol/vrijsignalering van alle garages is uniform uitgevoerd (AGMI). De garages zijn allen, met uitzondering van de Stationskwartiergarage,

direct toegankelijk vanaf de westelijke singel(s) of oostelijke singel(s). De P-verwijsborden bevinden zich dan ook langs die singels.

### **Installatie bedrijvenparkeerterrein Centrum Noord**

Op het P-terrein Centrum Noord is ook in- en uitrijd apparatuur van IPParking geïnstalleerd. Er bevindt zich hier geen kassa. De (elektronische) abonnementen worden tegen betaling jaarlijks verstrekt. Met Enexis is een overeenkomst voor 90 parkeerplaatsen. Enexis beheert de 90 parkeerplaatsen intern door het gebruik van kaartjes met barcode.

### **Toezicht en handhaving van het betaald parkeren.**

Het toezicht op en handhaving van het betaald parkeren wordt door gemeentelijke medewerkers (BOA-aanstelling) uitgevoerd.

Toezicht en handhaving wordt uitgevoerd bij het straatparkeren (inclusief de stadhuisgarage en het -dek). In de P-garages en P-terrein Centrum Noord is geen toezicht en handhaving van betaald parkeren door deze medewerkers. De werking van de in- en uitrijd-apparatuur maakt dat overbodig.

De handhaving wordt met handheld-apparatuur uitgevoerd. Er is geen sprake van elektronische herkenning van kentekens. Via elektronische weg worden de zo geheten naheffingen verwerkt tussen de verbaliserende medewerker en de gemeentelijke belastingdienst. Deze laatste is verantwoordelijk voor het opleggen van de naheffing en de vordering daarvan.

Binnen het kader van deze inventarisatie wordt niet ingegaan op het toezicht en handhaven van andere zaken dan betaald parkeren.

### **Personele organisatie**

De inzet van eigen personeel is verspreid door de gehele ambtelijke organisatie en gebaseerd op de verschillende kerntaken van afdelingen. De opbouw van de organisatie binnen het product betaald parkeren heeft daardoor een diffuus karakter. Het gevolg daarvan is dat mogelijke verbeteringen niet of laat gesignaleerd worden en dat uitvoeringen van die verbeteringen op zich laat wachten. Op basis van het coalitieakkoord 2010-2014 is het opzetten van een parkeerbedrijf in gang gezet. Deze nieuwe organisatiestructuur moet het snel signaleren en uitvoeren van verbeterpunten mogelijk maken. Binnen het kader van deze inventarisatie wordt verder niet ingegaan op de personele organisatie voor de exploitatie, het beheer en onderhoud van betaald parkeren. Wel wordt ingegaan op eventuele consequenties van inzet personeel bij gewenste situaties.

## **Behoeftte op korte en middellange termijn**

### **Parkeerautomaten (Strada's) - beheerder en gebruiker**

Vanuit het oogpunt van de beheerder:

De parkeerautomaten van diverse soorten zijn in 2005 en 2006 vervangen door parkeerautomaten van het type Strada zonder zonnecellen. Deze P-automaten zijn allen aangesloten op het elektriciteitsnet. Deze automaten zijn praktisch aan het einde van hun afschrijftermijn. Een vervanging zal op korte termijn gepland moeten gaan worden om geen onbeheersbare onderhoudskosten te veroorzaken.

Er kan gekozen worden voor vervanging van de complete automaat of alleen voor vervanging van het elektronische/mechanische deel en het frontpaneel dat daarbij hoort. Het casco van de parkeerautomaat (de zuil) is nog in goede tot zeer goede staat. Er kan daarom volstaan worden om slechts het elektronische en mechanische binnenwerk met bijbehorend voorpaneel te vervangen. Het verdwijnen van de chipknipbetaling per 1 januari 2015 noodzaakt de aanpassing van betalingspaneel en binnenwerk.

Vanuit het oogpunt van de gebruiker:

De gebruiker heeft nu behoefte aan een paneel waar hij ook met zijn bankpas, creditcard en contactloze chipkaart terecht kan. Het verdwijnen van de chipknip leidt tot het bredere gebruik van de bankpas. Het op rekening parkeren (achteraf betaald parkeren) heeft in vele steden al zijn intrede gedaan. Om die reden moet het ook mogelijk zijn het kentekennummer in te toetsen. Al deze methoden van aanmelden maken het mogelijk achteraf betaald parkeren op straat toe te passen zonder dat fysieke afscheidingen van het parkeergebied nodig zijn.

### **Parkeermeters (POM's) - beheerder en gebruiker**

De parkeermeters van het type POM zijn in feite een product met achterhaalde techniek die kostbaar en niet meer courant is. Zij zijn al lange tijd aan vervanging toe. Weert houdt aan deze vorm van parkeren voor gehandicapten vast uit het oogpunt van klantvriendelijkheid voor de specifieke doelgroep. Inmiddels zijn er meer bijdetijdse (klantvriendelijke) middelen die zowel voor beheerder als gebruiker zijn voordelen kent. Met andere woorden: voor zowel beheerder als gebruiker is verbetering gewenst.

### **Parkeerinformatie – beheerder en gebruiker**

Door de toename van P-garages op korte termijn is de behoefte aan P-verwijzing op afstand toegenomen. In welke mate deze verwijzing op afstand dynamisch moet zijn is afhankelijk van het ambitieniveau.

Vanuit het oogpunt van de beheerder: Wenselijk is om informatie te bieden over P-locaties, hoe daar te komen, de beschikbare capaciteit en tarieven. Afhankelijk van de hoogte van de investering kan de mate van detaillering bepaald worden. De schaal van parkeervang en de frequentie van pieken zijn hierin leidend.

Vanuit het oogpunt van de gebruiker: De Weerter ingezetene die op zoek is naar een parkeerplaats kijkt nauwelijks naar borden en zoekt de voor hem traditionele locaties op. De niet ingezetene die op



zoek is naar een parkeerplaats heeft wel behoefte aan P-verwijzing. Voor hem is het vooral van belang op de singels te komen. Vandaar uit heeft hij de grootste kans om parkeergelegenheid te vinden. Op de invalswegen zou die verwijzing adequaat zijn.

### **Handhaving - beheerder en gebruiker**

Belangrijk voor een hoge mate van betalingsbereidheid is een hoge “pakkans” en een laagdrempelig systeem van betalen.

Vanuit het oogpunt van de beheerder: Een hoge pakkans creëren wil zeggen intensief toezichthouden en daar waar sprake is van niet nakomen van de regels strikt handhaven. Traditioneel vergt dat veel mankracht. Inzet van hedendaagse technische middelen voor toezicht en handhaving kan de druk op inzet van mankracht ontlasten. Gebruik van klantvriendelijke methoden om betaald parkeren zo vriendelijk mogelijk te maken draagt ook bij aan betalingsbereidheid.

Vanuit het oogpunt van de gebruiker: Betaald parkeren wordt per definitie als een last beschouwd. Als de kans op beschikbaarheid van parkeergelegenheid door betalen verhoogd wordt is de bereidheid tot betalen aanwezig. Wanneer de manier van betalen (waar, wanneer, hoeveel en hoe) laagdrempelig is zal het vinden van excuus om niet te betalen minder voorkomen.

## Oplossingen op korte en middellange termijn

### Parkeerautomaten (Strada's) - beheerder en gebruiker

Een vervanging van de Strada's is na 7 jaar te adviseren vanuit zowel het oogpunt van de beheerder als de gebruiker. Voor de beheerder gaat de onderhoudskosten toenemen. Voor de gebruiker zijn de betalingsmogelijkheden en wijze van parkeren (vooraf betalen) beperkt. Bovendien stoppen de banken met de chipknip toepassing op 1 januari 2015.

Bij vervanging van de parkeerautomaten zijn twee mogelijkheden:

1. De volledige P-automaat wordt vervangen (behuizing en binnenwerk),
2. Het binnenwerk wordt vervangen door de meest recente hard- en software. De behuizing kan nog een afschrijfperiode mee.

Bij 1. kan een keuze gemaakt worden tussen de bestaande leverancier en andere leveranciers. Daarvoor moet wel een Europese aanbesteding gehouden worden.

Bij 2. kan de bestaande behuizing worden herbruikt. Het nieuwe binnenwerk wordt door de bestaande leverancier geleverd voorzien van de mogelijkheden die ook onder de 1. genoemde methode bestaan.

Bij oplossingen 1. en 2. is communicatie met een centraal punt gewenst voor zowel de beheerder als de gebruiker. De beheerder beschikt op elk moment over informatie van parkeerdruk en frequentie en informatie over de staat van werking (ad hoc en preventief onderhoud). De gebruiker kan met de bankpas betalen (als vervanging van de chipknip) en andere betaalwijzen als bijvoorbeeld creditcard. Voor kleinere bedragen (< € 50.-) is op korte termijn de mogelijkheid geschapen door de banken om zonder de pincode de transactie te doen. Dit maakt het proces nutteloos voor het zogenaamde skimmen. Het betalen met bankpas aan de P-automaat wordt sneller en aantrekkelijker.

De communicatie met de P-automaten kan bekabeld of draadloos. Bekabeling maakt het noodzakelijk een kabelnetwerk langs alle P-automaten aan te leggen. Een draadloos netwerk vereist installatie van zender/ontvanger in elke P-automaat. Tevens geeft een draadloos netwerk een flexibele en daardoor bijna onbegrensde mogelijkheid van aansluitingen van randsystemen als bijvoorbeeld P-signalering/verwijzing.

De communicatie maakt het ook mogelijk om minder traditionele vormen van parkeren toe te passen. Een voorbeeld is op basis van kentekenregistratie parkeren.

De P-automaten kunnen worden voorzien van een zonenummer aanduiding die gebruikt wordt voor het zogenaamde bel- en sms-parkeren. Ook de apps op smartphones worden op steeds grotere schaal gebruikt. Deze methoden maken het mogelijk achteraf betaald parkeren op straat toe te passen. De Weerterlandpas kan dan ook dienst gaan doen als Parkeerpas mits bij het vervangen van het binnenwerk rekening is gehouden met de installatie van een RFID antenne geschikt voor de mifare techniek.

Omdat met de huidige techniek zoveel manieren van betalen kunnen worden geboden kan het betalen met muntgeld worden gestopt. Het betalen met muntgeld geeft voor de beheerder de noodzaak om regelmatig de geldemmer te ledigen, is de automaat een kwetsbaar object met het oog op vandalisme/diefstal en is het ledigen een kwetsbare en arbeidsintensieve activiteit. Het niet meer hoeven ledigen, tellen en afstorten van opbrengsten van de P-automaten levert een jaarlijkse besparing op van bijna € 50.000, -. Voor de gebruiker is de mogelijkheid van achteraf betaald parkeren en het nieuwe pinnen een volwaardig alternatief voor de muntgeldbetaling.

Eenmaal bij het achteraf betaald parkeren op straat aangekomen kan men nu al de diensten gebruiken van een tiental aanbieders van deze dienst. Dit zijn de zogenaamde P-providers. Deze hebben elk hun eigen benadering voor de werkwijze van achteraf betaald parkeren. Het betreft enerzijds een overeenkomst tussen P-provider en gebruiker en anderzijds tussen P-provider en beheerder. Wat de gebruiker betreft zal hij zijn keuze maken op basis van zijn wensen en eisen en de manier waarop de geboden diensten daaraan tegemoet komen. De beheerder is echter gediend met de diensten van zoveel mogelijk P-providers in zijn betaald parkeer areaal.

Om te voorkomen dat de beheerder even zoveel overeenkomsten moet aangaan als dat het aantal P-providers groot is, hebben een aantal gemeenten (parkeerareaal) samen met het RDW (gegevensbank kentekenregistratie), in het samenwerkingsverband de coöperatie Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten U.A. (kortweg SHPV), het initiatief genomen tot het oprichten van een collectieve aanpak van de administratieve rompslomp bij het achteraf betaald parkeren op straat. Het Nationale Parkeer Register is daar het resultaat van. Het NPR sluit overeenkomsten af met de huidige en toekomstige P-providers. De gemeenten (en andere instanties/bedrijven met een betaald P-areaal) sluiten één overeenkomst met het NPR om het mogelijk te maken voor alle, bij het NPR aangesloten, P-providers binnen hun gemeenten het achteraf betaald parkeren te kunnen toe passen. Verrekening van kosten en baten vindt plaats op basis van vooraf vastgelegde tarieven met het NPR. De te verrekenen uurtarieven voor het parkeren zijn de tarieven zoals door de betreffende gemeente is vastgesteld.

### **Parkeermeters (POM's) - beheerder en gebruiker**

Een vervanging is vanuit het oogpunt van de beheerder wenselijk om eerder genoemde redenen (zie behoefte op korte en middellange termijn). Voor de gebruiker zijn inmiddels ook klantvriendelijke (en beheervriendelijke) P-meters leverbaar. Bij de huidige leverancier is gedeeltelijke vervanging op onderdelen mogelijk. Bij andere leveranciers zal de volledige P-meter moeten worden vervangen.

Door middel van plaatsing van grondsensoren op elke parkeerplaats behorende bij een P-meter kan inzichtelijk worden gemaakt wat de P-druk en P-frequentie is. Deze informatie kan ook gebruikt worden bij gebruik van een P-signalering/verwijzing.

### **Parkeerinformatie – beheerder en gebruiker**

De huidige P-automaten registreren geen parkeerinformatie als parkeerdruk en –frequentie. Zij geven slechts informatie achteraf over de betalingshandelingen in de zin van munttransacties en Parkeerpashandelingen. De P-meters geven helemaal geen informatie.

Bij het vervangen van de P-automaten (zowel in oplossing 1 als 2) is het mogelijk de relevante informatie voor P-management beschikbaar te hebben. Actuele gegevens kunnen op elk moment beschikbaar gemaakt worden.

Bij vernieuwde P-meters worden de muntransacties geregistreerd en kan in ieder geval de lediging gecontroleerd worden. Toevoeging van parkeersensoren levert relevante informatie voor de P-informatie.

De P-garages zijn allen voorzien van een vol/vrij melding. Deze vol/vrij melding is te koppelen aan een centrale registratie die op zijn beurt de bewerkte integrale informatie doorgeeft aan een integraal netwerk van P-signalering/verwijzingsborden.

De mate dynamiek in dat integrale netwerk is afhankelijk van de gewenste ambitie. Met de hiervoor geschetste mogelijkheden is voor zowel de P-garages als het op straat parkeren de vol/vrij melding te realiseren. De aanpassing van het bestaande netwerk van P-signalering/verwijzing (een combinatie van statische en dynamische bebording) is dan op betrekkelijk eenvoudige wijze te realiseren.

### Handhaving - beheerder en gebruiker

Bij het huidige systeem van betaald parkeren is visuele controle nodig door bevoegde personen. De controle vindt plaats op basis van de constatering of iemand wel of niet een geldig betaalbewijs achter de voorruit heeft liggen. Bij ontbreken van het betaalbewijs wordt een PV opgesteld op basis van het kenteken van het betreffende voertuig.

Bij het op basis van kenteken aan melden bij parkeren hoeft alleen gecontroleerd te worden of de aanwezige kentekens in de betaald parkeerzone zich hebben aangemeld. Het aanmelden en controleren vindt plaats in een centraal gegevensbestand. De controle kan op elektronische wijze geschieden en daarmee minder arbeidsintensief zijn.

Het zgn. bel-, sms-parkeren en via een app op smartphone is op basis van kentekenregistratie. Parkeren met de Weerterlandpas is ook op die wijze te realiseren. Parkeerders die incidenteel gebruik maken van het betaald parkeren kunnen op basis van de registratie van hun kenteken ook vooraf betaald parkeren. Indien bovenstaande is doorgevoerd kan de handhaving uitsluitend op basis van de kentekenregistratie uit gevoerd worden. De elektronische controle van kentekens kan met de huidige techniek momenteel een verwerking aan van 1.500 kentekenverificaties per uur. Met andere woorden in circa één uur tijd kan het gehele areaal op straat parkeren in Weert geverifieerd zijn.

Voor de snelle controle is de verplaatsingssnelheid van de bevoegde controleur van belang en het raadplegen van één centraal gegevensbestand. Indien gebruik gemaakt moet worden van de gegevensbestanden van elke P-provider afzonderlijk neemt de verwerkingstijd per kenteken toe. Het NPR biedt de mogelijkheid van gebruik van een centraal gegevensbestand.

Om gebruik te kunnen maken van dat gegevensbestand op korte of middellange termijn moet vooraf een overeenkomst met het NPR gesloten worden.

De controle van ge- of misbruik van de Gehandicapten Parkeer Kaart kan ook verlopen via een centraal gegevensbestand van het NPR. In dit gegevensbestand is de status van alle GPK's

## Dynamiek in het betaald parkeren – Financiële en personele gevolgen

geregistreerd. Elke aangesloten gemeente geeft in dit gegevensbestand aan welke GPK geldig of ongeldig is (bijvoorbeeld: ongeldig bij diefstal of verlies). Gebruik van deze centrale registratie vergroot de pakkans bij misbruik van de in Nederland uitgegeven GPK's.

De handhavingsformatie voor betaald parkeren kan met voorgestelde keuze beperkt worden tot 1,25 Fte.

### **Abonnementen en Vergunningen**

Tot slot nog een toevoeging over het gebruik van vergunningen en abonnementen en de handhaving daarvan.

De abonnementen en vergunningen worden op basis van vastgesteld beleid verstrekt. In beginsel wordt het abonnement of de vergunning gesteld op kentekenregistratie. Soms wordt hiervan afgeweken en wordt het abonnement of de vergunning gesteld op naam.

In de voorgaande beschouwingen wordt uitgegaan van handhaving op basis kentekenregistratie. Indien alle abonnementen en vergunningen alleen op basis van kentekenregistratie worden afgegeven kan de efficiëntieslag in de handhaving die mogelijk wordt gemaakt bij het 'on street' betaald parkeren ook doorgevoerd worden voor de handhaving van abonnementen en vergunningen.

Voor de beheerder vergt deze maatregel een minimale administratieve handeling en kan daarom op korte termijn ingevoerd worden. Er bestaat immers al een gegevensbestand van beide documenten.

Voor de gebruiker is de registratie op basis van het kenteken soms lastig wanneer een tweede auto of varvangende auto wordt gebruikt. Technisch gezien is dit euvel op te lossen door de gebruiker via een digitaal loket de mogelijkheid te bieden om voor beperkte tijd een ander kenteken te gebruiken.

## Bijlage financiële en personele gevolgen

In de voorbereidende fase tot start uitvoeringsfase is deze bijlage niet openbaar.

De in bijlage vermelde bedragen zijn op basis van aangevraagde ramingen<sup>1</sup> bij de volgende firma's:

<b>Firmanaam</b>	<b>Contactpersoon</b>	<b>Telefoon</b>	<b>e-mail adres</b>
Taxameter Centrale	Rinus Bruinsma alg. dir.	020 462 04 02	<a href="mailto:r.bruinsma@taxameter.nl">r.bruinsma@taxameter.nl</a>
Strada's, 'on street' parkeren	Johan de Wit, (ook alg. contactpersoon)	06 55 84 81 20	<a href="mailto:j.de.wit@taxameter.nl">j.de.wit@taxameter.nl</a>
SmartEye sensoren	Kees Slotboom	06 53 13 43 23	<a href="mailto:k.slotboom@taxameter.nl">k.slotboom@taxameter.nl</a>
Handhelds	Richard van Venetien	06 55 84 81 17	<a href="mailto:r.van.venetien@taxameter.nl">r.van.venetien@taxameter.nl</a>
hr GROEP, traffic & signing	Guus van Hoof	06 51 22 52 37	<a href="mailto:guus.vanhoof@hrgroep.nl">guus.vanhoof@hrgroep.nl</a>
bebording/-wijzering			
IPParking	Jimmy Smulders	06 22 74 06 24	<a href="mailto:j.smulders@ipparking.nl">j.smulders@ipparking.nl</a>
'stadspas' parkeren en 'off street' parkeren			
AGMI Traffic	Twan Keizer	06 46 11 75 32	<a href="mailto:tkeizer@agmi.nl">tkeizer@agmi.nl</a>
bebording/-wijzering			

Weert, 22 mei 2013

Gemeente Weert

Sector Ruimte

Paul de Jong

---

<sup>1</sup> De hier bedoelde ramingen zijn terug te vinden in de projectmap  
H:\DATA\Projecten OG\2012-2013\12-18\_DynParkeerVS\_AchterafBP\Kostenraming