

Stand van zaken en resultaten maatregelen t.b.v. verbeteren parkeerexploitatie na collegebesluit van 23-05-2019 en raadsbesluit 4-7-2019.

Inleiding

In 2019 zijn diverse maatregelen voorgesteld om de parkeerexploitatie sluitend te krijgen. Hiervoor lag een taakstelling van € 5.1.2f. We geven per voorgestelde maatregel aan wat de stand van zaken is.

Minder ureninzet van het team handhaving per 1 september 2019

Er werd wekelijks 80 uur besteed aan het handhaven van het betaald en vergunning parkeren. Dit is per 1 september 2019 teruggebracht naar 60 uur per week. Dit geeft een jaarlijkse besparing van € 5.1.2f. Door minder uren inzet kan de betalingsbereidheid teruglopen. Dit effect is op dit moment lastig te bepalen.

Ureninzet dagelijks beheer verminderen i.c.m. een aanpassing van de meldkamer Apollopad per 1 september 2019 & dagelijks beheer compleet op afstand zetten

De inzet was om het dagelijks beheer van de parkeervoorzieningen in te korten tot 18.30 uur (nu nog 21:00) door meer gebruik te maken van de doorschakeling naar de meldkamer (van Interparking). Deze maatregel zou rekenkundig een jaarlijkse besparing van € 5.1.2f opleveren. Echter is er geen getekend contract (de samenwerking is historisch ontstaan/gegroeid) waardoor wij dit niet kunnen afdwingen tegen de huidige tarieven. Als we deze maatregel zouden willen doorzetten verhoogt de leverancier het tarief voor het doorschakelen dusdanig dat het zelfs duurder uitkomt. De accountant heeft ons tevens verzocht om de samenwerking te formaliseren middels een (Europese) aanbesteding. Dit vergt de nodige tijd om de juiste zaken op een juiste manier deze zomer uit te vragen. In het collegebesluit werd ook het onderzoeken van het volledig doorschakelen (24/7) naar een externe partij aangegeven. Deze overweging maakt deel uit van de aanbesteding die binnenkort gaat lopen. Er zijn weinig spelers op de markt (minder dan 5) die in het beheren van garages en straatparkeren gespecialiseerd zijn. Externe specialisten durven geen voorspellingen te doen of het beheer goedkoper kan worden weggezet met behoud van de gewenste kwaliteit. De jaarlijkse verwachte besparing van € 5.1.2f zal in 2020 niet gehaald worden. Een Europese aanbesteding kost tijd en we willen het goed en zorgvuldig uitvoeren. De verwachting is dat we dit jaar de aanbesteding kunnen afronden. Ingangsdatum van het nieuwe contract voor het dagelijks beheer zal dan aansluitend volgen. We hebben zoveel mogelijk oog voor het huidige personeel van Interparking.

Tarief uitrijkaarten uniformeren per 1 september 2019

Voor de uitrijkaarten, te gebruiken in de parkeergarages, werd nog een verschillend tarief gehanteerd. Door het tarief te uniformeren naar de werkelijke waarde (tarief dagkaart) kan een voordeel worden behaald van € 5.1.2f. Deze maatregel is per 1-9-2019 doorgevoerd. Dit voordeel is nog moeilijk te meten. Er is wel een afname zichtbaar van het aantal kaarten dat wordt afgenomen. Het is goed mogelijk dat klanten nu zelf hun parkeerkaartje afrekenen. De effecten van Corona zijn hier ook op van invloed. Hotel de Jonge is bijvoorbeeld een periode dicht geweest/beperkt open.

Fiscaal regime invoeren in vergunningzones i.c.m. een scanscooter

In de zones met vergunningparkeren worden de overtredingen bestraft met een beschikking. Deze beschikking komt ten goede aan het Rijk (geïnd via het CJIB). Door de vergunning zones om te zetten naar een gebied met betaald parkeren, waarbij bewoners/bedrijven in die buurt een vergunning kunnen blijven aanschaffen, gaat de opbrengst van de

naheffingsaanslagen naar de gemeente. Hierbij was het uitgangspunt destijds om de invoering van fiscalisering zonder het plaatsen van parkeerautomaten uit te voeren (middels belparkeren). Ten tijde van het onderzoek werd duidelijk dat dit anno 2020 niet is toegestaan. Er moet een tweede onafhankelijke manier zijn om te kunnen betalen (aldus VNG). Daardoor werd het wel gecompliceerder. Er zijn een aantal varianten aan de orde gekomen. Hierin wordt gevarieerd in aantal parkeerautomaten in de vergunning zones, het al dan niet digitaliseren van parkeerautomaten in de binnenstad en het al dan niet automatiseren/digitaliseren van de handhaving.

- A. 15 parkeerautomaten (€ 5.1.2f) in de zonegebieden plaatsen met een loopafstand van circa 325 meter,
36 parkeerautomaten binnenstad digitaliseren, kentekenparkeren (€ 5.1.2f),
scanvoertuig aanschaffen (€ 5.1.2f).
Investering circa € 5.1.2f;
terugverdiëntijd: 5 jaar
- B. 8 extra parkeerautomaten* (€ 5.1.2f) in de zonegebieden plaatsen zonder rekening te houden met loopafstanden,
36 parkeerautomaten binnenstad digitaliseren, kentekenparkeren (€ 5.1.2f),
scanvoertuig aanschaffen (€ 5.1.2f).
Investering circa € 5.1.2f;
terugverdiëntijd: 4 jaar
- C. 8 parkeerautomaten* in de zonegebieden plaatsen die vanuit de binnenstad komen (verdunnen) (15.000),-,
29 parkeerautomaten binnenstad digitaliseren, kentekenparkeren (€ 5.1.2f),
scanvoertuig aanschaffen (€ 5.1.2f).
Investering circa € 5.1.2f;
terugverdiëntijd: 3 jaar
- D. 15 parkeerautomaten (€ 5.1.2f) in de zonegebieden plaatsen met een loopafstand van circa 325 meter,
36 parkeerautomaten binnenstad niet digitaliseren,
huidige werkwijze handhaving, geen scanvoertuig aanschaffen
Investering circa € 5.1.2f;
terugverdiëntijd: 2 jaar
- E. 8 extra parkeerautomaten* (€ 5.1.2f) in de zonegebieden plaatsen zonder rekening te houden met loopafstanden,
36 parkeerautomaten binnenstad niet digitaliseren,
huidige werkwijze handhaving, geen scanvoertuig aanschaffen,
Investering circa € 5.1.2f;
terugverdiëntijd: 1 jaar
- F. 8 parkeerautomaten* in de zonegebieden plaatsen die vanuit de binnenstad komen (verdunnen) (€ 5.1.2f),
29 parkeerautomaten binnenstad niet digitaliseren,
huidige werkwijze handhaving, geen scanvoertuig aanschaffen,
Investering circa € 5.1.2f;
terugverdiëntijd: 6 maanden
- G. Niet fiscaliseren; taakstelling wordt op dit gebied niet gehaald.

* Er bestaat een risico dat op basis van klachten en of vragen er een extra parkeerautomaat bijgeplaatst zou moeten worden (kosten 6 a € 5.1.2f/stuk). Dit geldt voor de varianten B,C, E en F.

Uitgangspunt is dat er voor € 5.1.2f aan naheffingsaanslagen worden verwacht (circa 5.1.2f per jaar). De kans is reëel dat de betalingsbereidheid zal stijgen en dat het aantal naheffingen kan gaan dalen.

De parkeerautomaten in de vergunningzones zijn in principe niet nodig voor de bewoners en bedrijven die er wonen of gevestigd zijn. Deze groepen hebben en houden gewoon hun (bezoekers)vergunning. Ze zullen er ook geen gebruik van gaan maken aangezien de vergunningen veel goedkoper zijn en gemakkelijker in gebruik. We willen het gebruik van de parkeervoorzieningen in de vergunningzones ook niet stimuleren. De beeldvorming kan bij “teveel” parkeerautomaten plaatsen die nauwelijks gebruikt gaan worden negatief worden. Terwijl de doelstelling in basis positief is voor de inwoners van de stad. Het geld komt ten goede aan Assen. Tariefstelling zal € 5.1.2f per uur zijn met een maximale parkeerduur van 2 uur. Dit moedigt niet aan om te gaan parkeren. In de binnenstad kan men in de parkeergarage goedkoper parkeren. Overlast verwachten wij niet. Mocht dit wel voorkomen dan kan de parkeerduur en of het tarief nog aangepast worden. Hoogte tarief wordt door de raad vastgesteld.

We adviseren om voor variant F te gaan. Met variant F wordt een taakstelling van € 5.1.2f gehaald, een taakstelling van € 5.1.2f is destijds te hoog ingeschat. Door het handhaven op de huidige wijze voort te zetten kan een forse investering voor een scanvoertuig en het digitaliseren van de parkeerautomaten achterwege blijven. Een scanvoertuig levert op dit moment geen grote meerwaarde op. De schaalgrootte van Assen is te klein voor een scanvoertuig voor alleen handhaving parkeren, te zijner tijd kan wellicht een combinatie worden gevonden met andere handhavingstaken. Met de keuze voor 8 parkeerautomaten uit de binnenstad, in iedere zone 1, kan op een sobere manier worden voldaan aan de juridische voorwaarden voor het fiscaliseren van de vergunningzones. In de beeldvorming past deze het beste; met een minimale investering en maximaal resultaat. Terughoudendheid past in de context dat de parkeerexploitatie, mede door corona, onder druk staat. De keuze voor variant F leidt niet tot een onomkeerbaar besluit. Op een later moment kan de aanschaf van een scanvoertuig en het digitaliseren van de parkeerautomaten in de binnenstad gerealiseerd worden.

Parkeervergunningen voor bezoekers in de vergunningzones volledig digitaliseren

Deze maatregel zou in 2020 worden doorgevoerd. Echter waren alle bezwaren van bewoners nog niet geheel weggenomen. Voor 2021 is er een nieuw collegebesluit genomen. Dan wordt het definitief doorgevoerd. Dit levert vanaf 2021 een jaarlijkse besparing op van € 5.1.2f.

Parkeerapparatuur aanpassen

De parkeerapparatuur in de binnenstad aanpassen zodat kentekens ingevoerd kunnen worden in plaats van dat een ticket wordt verstrekt. Hiermee kan een scanvoertuig ook het betaald parkeren in de binnenstad controleren. De investering hiervoor bedraagt € 5.1.2f. Deze maatregel is een voorwaarde als er digitaal gehandhaafd gaat worden. Het kan wel de gebruiksvriendelijkheid voor de klanten vergroten, je hoeft namelijk niet meer terug naar je auto om het parkeerkaartje achter je raam te leggen. Echter zijn er ook klanten die de extra handelingen bij de automaat als storend ervaren en of hun kenteken niet weten. Ook moet de parkeerautomaat meer aangeraakt worden dan nu het geval is. Dit in tijden van Corona is misschien minder voor de hand liggend. Met de keuze voor variant F voor de fiscalisering van de vergunningzones wordt de parkeerapparatuur in de binnenstad vooralsnog niet aangepast.

Abonnementenbeheer digitaliseren

Het abonnementenbeheer gebeurt op dit moment grotendeels nog handmatig. Door het beheer te digitaliseren kan efficiënter, goedkoper en servicegericht worden gewerkt. Deze maatregel heeft een relatie met maatregelen die betrekking hebben op het beheer van de parkeergarages. De invoering stond gepland voor Q2 2020. De investering hiervoor werd geraamd op € 5.1.2f. Bij deze raming zijn we uitgegaan van de toenmalige situatie dat we meerdere parkeermanagementsystemen hebben. Er zou zeer waarschijnlijk een derde partij nodig zijn om koppelingen of een programma te maken om de parkeersystemen met elkaar te laten communiceren voor een abonnementensysteem. De situatie is echter gewijzigd door een gunstige aanbesteding in 2019 voor parkeermanagementsystemen. Hierdoor hebben we eind 2019 al afscheid kunnen nemen van 1 van de 3 leveranciers. In september/oktober 2020 nemen we ook afscheid van de 2^e leverancier. Hierdoor lijkt de weg vrij voor een uniform abonnementensysteem van onze overgebleven leverancier. Het geeft een reële kans dat het systeem meer functionaliteiten en flexibiliteit biedt tegen lagere investeringen dan de geraamde € 5.1.2f. Enige nadeel is dat het abonnementensysteem nog niet af is. De verwachte invoering is Q1 2021. De besparing qua interne efficiency zou 30 tot 40 uur per week aan personeelskosten opleveren. Dit betreft meerdere personen/afdelingen enkele uren. Klanten kunnen het dan online allemaal zelf afhandelen en betalen.

Parkeerrouteinformatiesysteem (PRIS) aanpassen

Het parkeerrouteinformatiesysteem (PRIS) is onderdeel van het verkeersmanagementsysteem (VMSA) van Assen. Het VMSA en daarmee ook het PRIS zal in de nabije toekomst geupdated moeten worden. Op dit moment zijn we in gesprek met 5.1.2e. We verwachten eind 2020-begin 2021 duidelijkheid te kunnen verschaffen over het vervolg en de eventuele kosten voor de gemeente.

Financieel overzicht taakstelling parkeerexploitatie

Bij de vaststelling van het Herstelplan hebben we u geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot de herijking parkeerbeleid. Daarin is een risico opgenomen ten aanzien van de taakstellingen uit het Raadsbesluit van juli 2019. Dit Raadsbesluit voorziet in een taakstelling van € 5.1.2f voor 2019. Het is niet gelukt om deze taakstelling volledig te realiseren. De taakstelling zullen we naar verwachting pas in 2021 wel realiseren. Ook in de jaarrekening 2019 komen we hierop bij u terug.

Onderdelen taakstelling parkeren besluit juli 2019						
Onderdeel	Bedrag besparing 5.1.2f	Bedrag besparing 2020	Bedrag besparing 2021	Enmalige investering	Invoering per	
1 Minder ureninzet team handhaving	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f	2019	
2 Ureninzet dagelijks beheer	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f	2019	
3 Uniformeren tarief uitrijkaarten	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f	2019	
4 Invoeren fiscaal regime vergunningszones	€ -	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f	Q1 2021	
5 Digitaliseren parkeervergunningen bezoekers	€ -	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f	€ -	Q1 2021	
6 Aanpassen parkeerapparatuur	€ -	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f	€ -	n.v.t.	
7 Op afstand zetten dagelijks beheer	€ -	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f	Q1 2021	
8 Digitaliseren abonnementsbeheer	€ -	€ -	€ -	€ 5.1.2f	Q1 2021	
9 Aanpassen parkeerroute informatiesysteem (PRIS)	€ -	€ -	€ -	€ 5.1.2f	PM	
Totaal beoogde taakstelling	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f		
Gerealiseerde taakstelling	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f			
Niet-gerealiseerde taakstelling	€ 5.1.2f 1)	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f			
Autonome ontwikkeling						
10 Onderhoudsvoorziening en kapitaallasten	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f	€ -	2019	
1) Opgevangen in rekeningresultaat 20						
2) Van deze taakstelling realiseren we 5.1.2f in 2021.						

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	4
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub f	De bescherming van andere dan in het eerste lid, onderdeel c, genoemde concurrentiegevoelige bedrijfs- en fabricagegegevens	1, 2, 3, 4