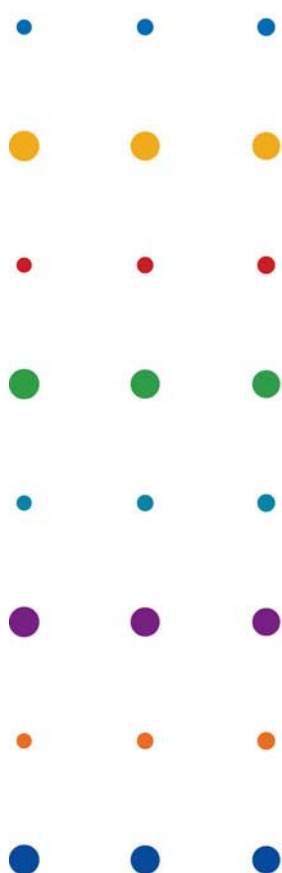


Benchmark digitaal bezoekersparkeren

Vergelijking Haarlemse systeem
met systemen van andere
gemeenten



Gemeente Haarlem

maart 2011
definitief

Benchmark digitaal bezoekersparkeren

Vergelijking Haarlemse systeem
met systemen van andere
gemeenten

dossier : BA4782
registratienummer : GO-ZD20110010
versie : definitief
classificatie : Klant vertrouwelijk

Gemeente Haarlem

maart 2011
definitief

INHOUD

BLAD

1	INLEIDING	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Onderzoeksopzet	2
2	HET HAARLEMSE SYSTEEM	4
2.1	Beschrijving Haarlemse systeem	4
3	BESCHRIJVING SYSTEEM VAN DER VOORT	6
4	SYSTEMEN ANDERE GEMEENTEN	7
4.1	Den Haag	7
4.2	Deventer	9
4.3	Utrecht	11
4.4	Den Bosch	13
4.5	Groningen	15
5	VERGELIJKING VAN DE SYSTEMEN	17
6	CONCLUSIES	19
7	COLOFON	21

BIJLAGE

1	ARTIKEL BINNENLANDS BESTUUR 5 MAART 2011
---	--

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Haarlem is bezig met het invoeren van een digitaal parkeersysteem. De bewonersvergunningen zijn in het verleden al gedigitaliseerd. De invoering van het digitaal bezoekersparkeren is op korte termijn voorzien. Het gaat hierbij specifiek om bezoekers van bewoners. De gemeente Haarlem wil uiteindelijk al het parkeren onderbrengen in een digitaal systeem zodat de handhaving eenvoudiger en efficiënter kan plaatsvinden.

De invoering van het digitale systeem voor bezoekersparkeren heeft bij zowel raadsleden als bewoners veel vragen opgewekt. Deze vragen zijn aanleiding geweest tot het uitvoeren van een aantal onderzoeken. DHV is gevraagd één van deze onderzoeken uit te voeren. Het onderzoek bestaat uit een vergelijking van het nieuw in te voeren Haarlemse systeem met de digitale systemen van een aantal andere gemeenten. Het gaat om een feitelijk en onafhankelijk onderzoek waarin inzicht wordt gegeven in de werking van andere systemen. DHV is niet gevraagd advies te geven over mogelijke verbeteringen / aanpassingen van het Haarlemse systeem.

1.2 Onderzoeksopzet

Doel van het onderzoek

Het belangrijkste doel van dit onderzoek is het inzichtelijk maken van de werking van systemen voor digitaal bezoekersparkeren van een aantal gemeenten en deze te vergelijken met het Haarlemse systeem. Wij hebben hiervoor een objectief onderzoek uitgevoerd, waarbij de systemen feitelijk worden beschreven.

De keuze van de gemeenten

Wij hebben in ons onderzoek gekeken naar de systemen van de gemeenten Den Bosch, Den Haag, Deventer, Groningen en Utrecht. Deze gemeenten zijn niet willekeurig en samen met de gemeente Haarlem gekozen. Het zijn gemeenten die in de discussie over de invoering van het Haarlemse systeem door de gemeente Haarlem zijn genoemd. De vijf gemeenten staan allemaal bekend om het gebruik van digitale parkeersystemen en / of koppeling van parkeersystemen aan kentekens. Daarnaast is bekend dat de gemeente Amsterdam gebruik maakt van een digitaal parkeersysteem en een koppeling aan kentekens. De gemeente Amsterdam bestaat echter uit zeven stadsdelen met elk hun eigen beleid. Tevens heeft vrijwel geen enkel stadsdeel een algemene regeling voor bezoekersparkeren. Om deze redenen is het systeem dat binnen de gemeente Amsterdam wordt gehanteerd, niet meegenomen in de vergelijking met andere gemeenten voor dit onderzoek.

Onderzoeksmethode

Het voorliggend onderzoek is niet wetenschappelijk van aard. Gezien de vraag en de planning is gekozen voor een beschrijvend onderzoek op basis van relatief eenvoudig beschikbare informatie. Voor elke gemeente hebben wij door middel van internet een eerste quick scan uitgevoerd. Op basis hiervan hebben wij een beschrijving van het systeem gemaakt. Waar informatie ontbrak hebben wij deze aangevuld door middel van telefonische interviews met de gemeenten. Wij hebben hiervoor gesproken met beleidsmedewerkers parkeren, projectleiders en medewerkers van parkeerbeheer. In deze interviews hebben wij tevens getoetst of de informatie die wij op internet hebben gevonden nog actueel was. De uitkomsten van de interviews zijn vervolgens verwerkt in het rapport en de systemen zijn vergeleken in een overzichtstabel.

Systeem 'Van der Voort'

De gemeente Haarlem heeft gevraagd om niet alleen het nieuwe systeem van de gemeente Haarlem te beschrijven in dit rapport, maar ook het systeem 'Van der Voort'. De heer Van der Voort is een betrokken inwoner van Haarlem die een voorstel heeft gedaan voor een alternatief systeem voor bezoekersparkeren. Dit is nog geen operationeel systeem, maar het is een idee dat zou kunnen worden uitgewerkt tot een systeem.

DHV heeft zowel met de heer Van der Voort als met de projectleider van de gemeente een gesprek gehad over de ideeën van de heer Van der Voort. In dit rapport hebben wij het systeem objectief beschreven zodat het kan worden vergeleken met de overige systemen.

2 HET HAARLEMSE SYSTEEM

2.1 Beschrijving Haarlemse systeem

Inleiding

Momenteel wordt in Haarlem gebruik gemaakt van een systeem met papieren parkeerschijven voor bezoekers. Per woonadres worden maximaal twee parkeerschijven verstrekt. De enige beperking in het gebruik van de parkeerschijf is dat deze elke keer recht geeft op maximaal drie uur parkeren.

Bij het digitaliseren van het systeem blijven dezelfde mogelijkheden gelden: per keer drie uur parkeren en geen limiet aan het aantal uren dat de bezoekersvergunning in totaal gebruikt wordt. Belangrijkste wijziging in het nieuwe systeem is dat de registratie van de bezoekers wordt gekoppeld aan kentekens en dat bewoners hun bezoek moeten aanmelden via internet of SMS.

Vergunning aanvragen

Per woonadres kunnen bij de gemeente maximaal twee bezoekersvergunningen worden aangevraagd. Voorheen waren de vergunningen vormgegeven door twee papieren schijven, de bedoeling is dat de bewoners in de toekomst een persoonlijke code krijgen waarmee zij bezoekers gratis kunnen laten parkeren.

Aan- en afmelden, saldo opvragen

Aanmelden

Aanmelden kan via internet en via SMS. Er zijn geen fysieke middelen die in de auto geplaatst worden (pasjes, e.d.).

Afmelden en een 2^{de} bezoeker

Afmelden van het systeem is niet mogelijk. Na drie uur wordt het bezoek automatisch afgemeld. Indien de bewoner gedurende deze drie uur een nieuwe bezoeker op dezelfde code aanmeldt, wordt de eerste bezoeker in het systeem afgemeld. De eigenaar van de bezoekersspas krijgt dan een SMS dat het eerste kenteken afgemeld is ten gunste van de laatste aanmelding. Bij aanmelding via de website wordt deze terugkoppeling op het scherm getoond. De bewoner kan wel met de tweede bezoekerscode tegelijkertijd een tweede bezoeker aanmelden.

Saldo opvragen

Aangezien er geen limiet is aan het gebruik van bezoekersparkeren wordt er ook geen saldo bijgehouden.

Kosten

De bezoekersvergunning kost 13 euro per stuk per jaar. Het aanmelden van bezoekers kost alleen geld indien een SMS wordt gestuurd (kosten provider). Het parkeren zelf is gratis.

Terugvalopties systeem en storingsen

Er zijn vragen gesteld over een terugvalstelsel. Het gaat hierbij met name om mogelijkheden om bezoekers aan- en af te melden zonder het gebruik van internet of GSM. Er zijn hierover nog geen besluiten genomen.

Bij grote storingsen wordt niet gehandhaafd.

Controle

Een scanauto scant alle kentekens. Auto's met kentekens waarvan geen betaling bekend is, worden doorgegeven aan parkeercontroleurs. Zij rijden vervolgens langs alle gemelde auto's en kijken of er een fysiek bewijs van betaling in de auto aanwezig is. Indien dit niet het geval is, schrijven zij een bekeuring uit.

Bezoekers van bedrijven

Bedrijven kunnen een bedrijfsparkeervergunning aanvragen voor werknemers. Voor bezoekers van bedrijven kan geen bezoekersparkeervergunning aangevraagd worden. Bezoekers van bedrijven moeten een plek zoeken waar zonder vergunning geparkeerd mag worden.

Bekend misbruik / fraudegevoeligheid

Het systeem is nog niet ingevoerd. Wel is er een pilotproject uitgevoerd. Bewoners geven aan misbruik te verwachten van de persoonlijke pincodes. Er zijn uit het pilotproject geen concrete voorbeelden hiervan bekend.

Bezwaren bij invoering

Bij de besluitvorming over de invoering van het nieuwe parkeersysteem is er een politiek-maatschappelijke discussie ontstaan. De grootste bezwaren die in deze discussie worden aangedragen zijn:

- Inbreuk op privacy;
- Toegankelijkheid van het systeem voor mensen die geen gebruik kunnen of willen maken van GSM's en internet;
- Betalen voor het SMS'en.

3 BESCHRIJVING SYSTEEM VAN DER VOORT

Inleiding

De heer Van der Voort is een inwoner van de gemeente Haarlem. Hij heeft gedurende de besluitvorming over het digitale bezoekersparkeren een voorstel gedaan voor een alternatief systeem voor bezoekersparkeren. Het is nog geen bestaand systeem en is niet zover uitgewerkt dat het tot in detail kan worden beschreven.

In dit hoofdstuk wordt een samenvatting gegeven van de ideeën van de heer Van der Voort. Belangrijk hierbij is dat het een beschrijving is hoe het systeem moet gaan werken, het is geen beschrijving van bestaande techniek. Het idee voor het systeem is wel gebaseerd op bestaande technieken die voor andere doeleinden worden toegepast.

De heer Van der Voort wil dat het systeem zó wordt ontworpen dat er geen koppeling nodig is tussen de bewoners en de kentekens van hun bezoekers, zodat hun privacy gewaarborgd wordt. Daarnaast moet het systeem het mogelijk maken om door middel van de scanauto te controleren of voor alle geparkeerde auto's parkeerrechten geregistreerd zijn.

Het systeem maakt gebruik van een digitale pas met chip technologie. Deze pas wordt achter de voorruit gelegd. De gedachte hierbij is dat de scanauto de pas opmerkt, kan lokaliseren en kan koppelen aan het gescande kenteken.

Aan- en afmelden

Aanmelden

Bij het systeem is aanmelden theoretisch niet noodzakelijk, omdat de scanauto de pas automatisch opmerkt. Als de gemeente haar huidige parkeerbeleid wil toepassen (maximaal drie uur parkeren) moet controleerbaar zijn wanneer de auto is aangekomen. Dat kan alleen als de pas aan- en uitgezet kan worden en er een tijd wordt geregistreerd.

Afmelden

Na het parkeren moet men de pas weer uitzetten en uit de auto halen. Ook is het mogelijk dat de pas automatisch uitschakelt na drie uur.

Bekend misbruik / fraudegevoeligheid

Dit is nog geen bestaand systeem en daarmee is het lastig om hier uitspraken over te doen. In het algemeen is het zo dat elk fysiek parkeermiddel in zeker zin mogelijkheden biedt tot misbruik of fraude.

Problemen bij invoering / ontwikkelen van het systeem

Belangrijkste gegeven is dat het systeem nog geen bestaand operationeel systeem is. Met andere woorden: het is niet per direct in gebruik te nemen. Wel wordt de achterliggende techniek voor diverse andere toepassingen gebruikt.

Het systeem moet worden uitgewerkt en de technieken moeten worden aangepast voor deze specifieke parkeertoepassing. Het is voor ons niet in te schatten of dit technisch mogelijk is en hoeveel tijd en kosten hiermee gemoeid zullen zijn. Er zijn wel de nodige technische vragen te stellen over de werking en de implementatie van het systeem, deze zijn terug te vinden in de conclusies van dit onderzoek.

4 SYSTEMEN ANDERE GEMEENTEN

4.1 Den Haag

Inleiding

In Den Haag geldt niet overal betaald parkeren. Voor die gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd, is het mogelijk een bezoekersparkeervergunning aan te vragen. In een aantal buurten wordt gebruik gemaakt van een papieren vergunning met schijf, in een aantal buurten wordt gebruik gemaakt van een digitale pas. De digitale pas is sinds 2007 in gebruik en is niet gekoppeld aan kentekens.

Het aantal uren dat met de pas geparkeerd kan worden is gelimiteerd en afhankelijk van het parkeerregime in de buurt. In totaal kan er met de pas tussen 115 en 277 uur per vergunningjaar geparkeerd worden.

Problemen bij invoering

Bij het invoeren van het systeem zijn er klachten geweest over het feit dat het systeem alleen toegankelijk is voor mensen met internet en / of GSM. Ook zou het systeem niet voor ouderen toegankelijk zijn. De gemeente Den Haag geeft aan dat uit evaluatie blijkt dat circa 70% van de bewoners momenteel tevreden is over het systeem.

Bij het invoeren van de digitale pas is tegelijkertijd het parkeerbeleid gewijzigd: het aantal uren bezoekersparkeren is beperkt. Dit heeft destijds geleid tot protesten van bewoners. Zij merkten toen op dat het sociale leven van bewoners wordt beperkt en ouderen in een sociaal isolement komen. Inmiddels is het aantal uren bezoekersparkeren twee maal opgehoogd. 70% Van de bewoners gaf in 2010 aan dat het aantal uren voldoende was. Daarna is het aantal uren nog opgehoogd met 35%.

Pas aanvragen

De parkeerpas wordt éénmalig uitgegeven aan vergunninghouders. Jaarlijks wordt de pas na ontvangst van betaling automatisch opgewaardeerd met nieuwe parkeeruren. Niet gebruikte parkeeruren komen aan het einde van het vergunningenjaar te vervallen.

De eerste pas is gratis. Voor het aanvragen van een duplicaat en voor extra passen zijn de kosten €3,50.

Aan- en afmelden, saldo opvragen

Aanmelden

Bezoek aanmelden kan via internet en telefonisch via een gratis telefoonnummer. Om bezoek aan te melden heb je het kaartnummer nodig en de bijbehorende pincode. Het bezoek plaatst vervolgens de parkeerpas achter de ruit van de auto.

Afmelden

De aangemelde parkeeractie wordt automatisch op de voor die dag geldende eindtijd van het betaald parkeren afgemeld. Vertrekt het bezoek eerder dan de eindtijd, dan moet de bewoner de parkeeractie zelf afmelden. Dit kan wederom via internet of telefonisch.

Saldo opvragen

Via internet kan de bewoner controleren wat de status is van de pas, hoeveel uur er nog beschikbaar is voor de betreffende maand en hoe vaak en wanneer de pas is gebruikt. Bij het telefonisch aanmelden wordt de beschikbare parkeertijd eveneens gemeld.

Kosten

De bezoekersvergunning kost € 18,36 per vergunningjaar. Voor Heesterbuurt-Noord geldt een tarief van € 12,- per jaar. Bezoek kan gratis parkeren tot de limiet van de pas is bereikt. Wanneer voor een specifiek jaar het maximum aantal parkeeruren op de pas bereikt is, kan er geen nieuw budget gekocht worden en moet het bezoek een kaartje uit de parkeerautomaat kopen. Pas wanneer het nieuwe 'parkeerjaar' ingaat, wordt er een nieuw jaarbudget toegekend.

Sinds 1 januari 2009 is het aan- en afmelden van bezoek gratis, daarvoor werd gebruik gemaakt van een telefoonnummer waaraan kosten waren verbonden.

Terugvalopties systeem en storingen

Er zijn geen terugvalsystemen beschikbaar. Indien er storing is in het systeem, moeten bezoekers een kaartje bij de parkeerautomaat kopen.

Controle

Parkeercontroleurs scannen de barcode van een parkeerpas handmatig en zien dan voor welk gebied de pas geldig is.

Extra regelingen

Aanvullend op de digitale bezoekerspas is het mogelijk om een parkeervergunning voor mantelzorgers aan te vragen. Hiermee kan 400 uur worden geparkeerd.

Bezoekers van bedrijven

In het algemeen geldt dat bezoekers van bedrijven zelf een kaartje moeten kopen bij de parkeerautomaat. Daarnaast kunnen bedrijven een aanvraag doen voor een bedrijfsparkeervergunning. Daarbij gaat het in principe om parkeerplaatsen voor werknemers. De vergunning is echter niet gekoppeld aan kentekens en mag ook gebruikt worden voor bezoekers. Het aantal parkeervergunningen is van meerdere factoren afhankelijk, zoals de buurt, het aantal medewerkers en of het bedrijf kan parkeren op eigen terrein. De prijs van een vergunning varieert van € 17,79 tot € 28,46 per maand (in 2010 en 2011).

Bekend misbruik / fraudegevoeligheid

Er is bij de gemeente Den Haag geen misbruik / fraude bekend.

4.2 Deventer

Inleiding

In Deventer geldt voor een aantal gebieden dat een parkeervergunning vereist is.

Zowel bewoners als bedrijven kunnen een bezoekersvergunning aanvragen. Dit is een pas waarmee bezoek van bewoners en bedrijven, gevestigd in een vergunningszone, tijdelijk kan parkeren. De vergunning kan maximaal 70 uur per kalendermaand worden aangemeld en wordt voor onbepaalde tijd verleend. Voor elk adres kunnen twee passen worden aangevraagd. De kosten worden dan verdubbeld, het aantal parkeeruren eveneens. Wanneer het maximum aantal parkeeruren op de pas bereikt is, moet het bezoek een kaartje uit de parkeerautomaat kopen.

Problemen bij invoering

Het digitaliseren van gegevens was lastig. Er zijn zo nu en dan klachten over de bereikbaarheid van het systeem. Privacy kwesties zijn niet aan de orde, omdat er geen koppeling met kentekens wordt gelegd. Nadeel van het systeem volgens de gemeente Deventer is dat bewoners maximaal twee bezoekers kunnen laten parkeren. Als er meer bezoekers komen moeten die zelf een kaartje kopen bij de automaat. In de praktijk blijken sommige goedkope telefoonlijnen zo nu en dan problemen te hebben met het aanmelden.

Pas aanvragen

Bewoners / bedrijven kunnen maximaal twee passen aanvragen. Per pas worden jaarlijks kosten betaald en per pas geldt een eigen limiet van 70 uur.

Aan- en afmelden, saldo opvragen

Aanmelden

Aanmelden van bezoek kan via internet en telefonisch via nummer 0900–2396353 (15 cent per minuut)

Het bezoek plaatst de transponderpas vervolgens achter de voorruit zodat de pas en het nummer duidelijk leesbaar zijn voor de parkeertoezichthouders.

Voor het aanmelden heeft de bewoner het pasnummer en de pincode nodig.

Afmelden

Afmelden kan eveneens via internet of telefonisch.

In bepaalde zones wordt de pas automatisch afgemeld, in de binnenstad is dit niet het geval.

Saldo opvragen

Via Internet kan de bewoner controleren wat de status is van de pas, hoeveel uur er nog beschikbaar is voor de betreffende maand en hoe vaak en wanneer de pas is gebruikt. Bij het telefonisch aanmelden wordt de beschikbare parkeertijd eveneens gemeld.

Kosten

De kosten van de bezoekersvergunning worden per kalenderjaar in rekening gebracht. De bezoekersvergunning voor bewoners kost € 58 of € 100 per jaar per pas (van buurt afhankelijk), die voor bedrijven kost € 58 of € 133,00 per jaar per pas.

Terugvalopties systeem en storingsen

Voor doven en slechthorenden is het systeem van de bezoekersvergunning bereikbaar via de teksts-service van KPN Telecom. Oudere mensen kunnen ook bellen met de gemeente Deventer. De gemeente meldt de bezoekers dan voor hen aan.

Bij storingsen kan contact opgenomen worden met Publiekszaken. Als Publiekszaken niet open is en de pas niet aangemeld kan worden, dan kan de bezoekersvergunning niet gebruikt worden. De bezoeker dient te parkeren buiten de vergunningzone of bij een betaalautomaat een kaartje te kopen.

Bij grote storingsen wordt niet gehandhaafd.

Controle

De controleur scant handmatig. Deventer is aangesloten bij het Servicehuis parkeren en wil de vergunning meer gaan koppelen aan kentekens. Er zijn daarvoor nog geen concrete plannen. Van het gebruik van scanauto's / scooters is voorlopig geen sprake.

Extra regelingen

Er zijn geen extra regelingen.

Bezoekers van bedrijven

Afhankelijk van het gebied waar het bedrijf is gevestigd zijn er voor bedrijven verschillende mogelijkheden om te parkeren in Deventer:

- Parkeervergunning voor één zone: voor het parkeren van de auto in de vergunningzone waar het bedrijf is gevestigd.
- Algemene parkeervergunning: voor bedrijven die hun beroep uitoefenen in een zone, maar daar niet zijn gevestigd.
- Garageabonnement: voor het parkeren van een auto in een van de gemeentelijke parkeergarages.
- Bezoekersvergunning: voor bedrijven, gevestigd in een parkeervergunningzone, die een pas willen waarmee bezoekers tijdelijk in de zone kunnen parkeren.

Bekend misbruik / fraudegevoeligheid

Er wordt wel eens een bezoekerspas gekopieerd. Dit wordt echter direct opgemerkt door de controleurs.

4.3 Utrecht

Inleiding

Utrecht heeft sinds 2009 digitaal parkeren. Hierbij staat het kenteken centraal. De bedoeling was dat alle geparkeerde auto's, van zowel bewoners als bezoekers, centraal zouden worden geregistreerd op kenteken. Inmiddels heeft de gemeente besloten dat bezoekers niet verplicht worden om hun kenteken in te voeren.

Bewoners kunnen een bezoekersvergunning aanvragen. De bezoekersvergunning is niet voor bedrijven. De vergunning kent, afhankelijk van de buurt, twee verschijningsvormen: een bezoekerskaart of bewonerskorting. De bezoekerskaart is een chipkaart met daarop een geldtegoed, waarmee het bezoek met korting een kaartje kan kopen bij de parkeerautomaat. De bewonerskorting is een persoonlijke code met wachtwoord, waarmee het bezoek bij een parkeerautomaat met korting een kaartje kan kopen. Per adres wordt maximaal één bezoekersvergunning toegewezen.

Voor bezoekersparkeren geldt dat bewoners vijftig procent korting krijgen op parkeerkaartjes voor hun bezoek. Hierbij geldt een maximum van 70 uur per kwartaal aan parkeerkaartjes. De korting is niet van toepassing op een dag- en avondkaart.

De komende jaren zullen alle parkeerautomaten in Utrecht worden vervangen door automaten die alleen nog met de bewonerskorting werken. De bezoekerskaart wordt op dat moment afgeschaft.

Problemen bij invoering

De bewoners hebben bij de invoering aangegeven moeite te hebben met de hoeveelheid codes en wachtwoorden. Volgens de gemeente hebben bewoners niet aangegeven moeite te hebben met privacyvraagstukken.

Pas aanvragen

De bezoekersvergunning kan online en schriftelijk worden aangevraagd.

De bezoekerskaart kan worden opgeladen in de parkeerautomaat of bij de Balie Parkeren. Daarmee wordt in wezen vooraf betaald voor de parkeerkosten van de bezoekers.

Bij het kopen van een parkeerkaartje met de persoonlijke code wordt de parkeertijd van dit urentegoed afgehaald. Worden de 70 uren niet volledig gebruikt, dan vervallen de resterende uren op de laatste dag van het kwartaal.

Aan- en afmelden, saldo opvragen

Aanmelden

Een parkeerkaartje voor bezoekers wordt gekocht bij de parkeerautomaat. Door gebruik te maken van de bewonerscode krijgt de bezoeker korting. Bij het kopen van het kaartje kan de bezoeker zelf kiezen of hij het kenteken opgeeft bij de automaat.

Voorlopig ontvangen parkeerders nog een parkeerkaartje dat achter de voorruit van de auto geplaatst moet worden. In een later stadium wordt het door digitaal parkeren mogelijk om het parkeerkaartje te laten vervallen, behalve als men het kenteken niet opgeeft.

Afmelden

Afmelden is niet nodig omdat het kaartje vooraf is betaald.

Saldo opvragen

Bij de bewonerskorting (persoonlijke code) wordt het urentegoed opgeslagen in een beveiligde database. Het urentegoed kan worden ingezien op de parkeerautomaat en op internet.

Bewoners kunnen zelf via internet een eenmalige kortingscode aanmaken bijvoorbeeld voor bezoek dat zij minder goed kennen.

Kosten

Voor de oplaadbare bezoekerskaart moet eenmalig zes euro worden betaald. Aan het aanvragen van de bewonerskorting (persoonlijke code) zijn geen kosten verbonden.

Bezoekers betalen zelf 50% van het parkeertarief.

Terugvalopties systeem en storingen

Er zijn geen terugvalsystemen. Aangezien 'gewoon' gebruik gemaakt wordt van parkeerautomaten is er geen noodzaak tot terugvalopties. De automaten bieden wel mogelijkheden voor het toepassen van andere systemen indien daar in de toekomst een noodzaak toe zou bestaan.

Controle

Er wordt in eerste instantie gecontroleerd door een scanauto. Kentekens waarvan geen betaling is geregistreerd worden doorgegeven aan de controleur. Die gaat met de scooter langs de betreffende auto's.

Extra regelingen

Er zijn geen extra regelingen.

Bezoekers van bedrijven

Bezoekers van bedrijven worden geacht een kaartje te kopen bij de parkeerautomaat.

Wanneer een bedrijf gevestigd is in een buurt met betaald parkeren, kan deze een bedrijfsparkeervergunning aanvragen. Van de bedrijfsparkeervergunning kunnen meerdere auto's gebruikmaken, omdat deze niet op kenteken staat. Het aantal parkeervergunningen dat een bedrijf kan krijgen is afhankelijk van meerdere criteria.

Bekend misbruik / fraudegevoeligheid

De gemeente is niet bekend met misbruik of fraude van het systeem.

4.4 Den Bosch

Inleiding

Voor bezoek van bewoners in de parkeergereguleerde binnenstad en in de parkeergereguleerde woonwijken van Den Bosch zijn twee systemen in gebruik: bezoekerskaartjes en een chipkaart. De chipkaart is in één buurt ook bruikbaar als bezoekerspas voor bedrijven. De chipkaart kan bij de parkeerautomaat opgeladen worden tot maximaal 60 parkeeruren per maand. Per adres kunnen bewoners één pas aanvragen. Met de pas kan de bewoner kaartjes voor meerdere bezoekers tegelijk kopen. Den Bosch maakt voor bewonersvergunningen gebruik van een koppeling aan kentekens. Voor bezoekerskaartjes is dat niet het geval.

Problemen bij invoering

Er zijn bij de gemeente Den Bosch geen grote problemen bekend. Het komt wel in 10% van de gevallen voor dat de pas niet goed functioneert. Bewoners kunnen deze dan omruilen voor een andere pas.

Pas aanvragen

Bewoners kunnen één pas aanvragen. De pas kan bij de parkeerautomaat worden opgeladen voor maximaal 60 uur per maand (3 euro).

Aan- en afmelden, saldo opvragen

Aanmelden

Bij bezoekerskaartjes moet met een pen informatie worden ingevuld. Vervolgens moet de bezoekerskaart duidelijk zichtbaar achter de voorruit van de auto gelegd worden.

Bij de chipkaart wordt een kaartje via de parkeerautomaat gekocht. Er kunnen meerdere kaartjes tegelijk worden gekocht.

Afmelden

Niet van toepassing, er wordt vooraf een kaartje gekocht.

Saldo opvragen

Het urentegoed kan worden ingezien via de parkeerautomaat.

Kosten

Voor het opladen geldt een parkeertarief van € 0,05 per uur. Als de 60 parkeeruren per kalendermaand verbruikt zijn, geldt het volledige tarief aan de parkeerautomaat.

Bij het aanvragen van de pas wordt 10 euro borg betaald.

Terugvalopties systeem en storingen

Er zijn geen terugvalopties. Kaartjes worden gekocht bij de parkeerautomaat.

Controle

Controle vindt handmatig plaats. De controleur scant de vergunning en niet het kenteken. Er wordt geen gebruik gemaakt van een scanauto / scanscooter. Den Bosch is aangesloten bij het Servicehuis Parkeren. Er zijn plannen om meer te koppelen aan kentekens, deze plannen zijn nog niet concreet.

Extra regelingen

Er is maatwerk mogelijk voor bewoners die zorg nodig hebben. Zij moeten dan contact opnemen met de gemeente Den Bosch.

Bezoekers van bedrijven

Bezoekers van bedrijven moeten een kaartje kopen bij de parkeerautomaat, er is geen aparte regeling.

Bekend misbruik / fraudegevoeligheid

Bewoners melden soms dat hun pas zoek is terwijl dit niet zo is. Zij hopen dan twee werkende passen te krijgen. De gemeente blokkeert vermiste passen, dus de truc werkt niet.

4.5 Groningen

Inleiding

In Groningen kunnen bewoners een bezoekerspas aanvragen. Dit is een parkeerpas voor inwoners van betaald parkeren wijken in Groningen. De pas kunnen zij gebruiken voor bezoekers. Deze bezoekers kunnen dan hun auto in de buurt parkeren, zonder dat het hen iets kost. Per adres wordt één bezoekerspas afgegeven.

De pas geeft per week recht op een aantal parkeeruren. Het aantal is afhankelijk van de buurt en ligt tussen de 16 en 25 uur per week.

Groningen maakt geen koppeling met kentekens.

Problemen bij invoering

Het huidige systeem is in 2002 ingevoerd. Er zijn geen problemen met de invoering bekend.

Soms zijn er kleine technische problemen met het systeem.

Pas aanvragen

Per woonadres kunnen bewoners één bezoekerspas aanvragen. Er moet 15 euro borg betaald worden voor de pas.

Aan- en afmelden, saldo opvragen

Aanmelden

Aanmelden kan via internet en telefonisch via nummer 0900-2580258 (10 cent per minuut).

Voor het aanmelden heeft de bewoner het pasnummer van de bezoekerspas en de pincode nodig.

Vervolgens dient de pas achter het raam van de auto van de bezoeker gelegd te worden.

Afmelden

Afmelden kan eveneens via internet en telefonisch.

Saldo opvragen

Op de website van Parkline kan de bewoner controleren wat de status is van de pas, hoeveel uur er nog beschikbaar is voor de betreffende maand en hoe vaak en wanneer de pas is gebruikt. Bij het telefonisch aanmelden wordt de beschikbare parkeertijd eveneens gemeld.

Kosten

De bezoekerspas kost €29 per jaar.

Voor het telefonisch aan- en afmelden geldt een tarief van 10 cent per minuut.

Het parkeren is gratis totdat de limiet is verbruikt. Daarna moeten bezoekers een kaartje kopen bij de parkeerautomaat.

Terugvalopties systeem en storingen

Voor doven en slechthorenden is het systeem van de bezoekersvergunning bereikbaar via de teksts-service van KPN Telecom.

Bij storingen wordt niet gehandhaafd.

Controle

Controle door toezichhouders vindt plaats met een handscanner. Er wordt geen gebruik gemaakt van een scanauto / -scooter.

Extra regelingen

Er zijn geen extra regelingen.

Bezoekers van bedrijven

Bedrijven kunnen geen bezoekerspassen aanvragen. Bezoekers van bedrijven moeten gewoon een kaartje kopen bij de parkeerautomaat.

Bekend misbruik / fraudegevoeligheid

Er is geen misbruik bekend. Passen worden soms uitgeleend aan burens, maar dat wordt door de gemeente niet als misbruik gezien.

De bezoekersvergunningen zijn gekoppeld aan de gemeentelijke basisadministratie. Als mensen verhuizen en 'vergeten' hun pas in te leveren, wordt dit opgemerkt en wordt de pas geblokkeerd.

5 VERGELIJKING VAN DE SYSTEMEN

In bijgaande tabel zijn alle systemen op verschillende kenmerkende aspecten vergeleken. Het systeem van der Voort is nog niet operationeel en is op de praktische aspecten niet te vergelijken. Daarom is het niet in de tabel opgenomen.

DHV B.V.

Gemeente / aspect	Systeem	Datum invoering systeem	Koppeling aan kentekens	Aantal passen / vergunningen	Vaste kosten per jaar	Parkeertarief bezoekers	Incidentele kosten	Limiet bezoekersparkeren	Bijhouden tegoed	Aanmelden	Afmelden	Terugvalopties	Privacy	Fraude / misbruik	Storingen	Uitzonderingen (bedrijven e.d.)	Extra regelingen	Hoe wordt gescand
Den Haag	Bezoekerspas achter de ruit	2007	Nee	Aantal passen is onbepaald, het aantal uren is wel beperkt. Op is op.	18,36 per jaar, 12 per jaar Heesterbuurt-Noord	gratis tot de uren op zijn	geen	Het aantal uren is gelimiteerd. Het aantal uren is afhankelijk van het parkeerregime, gemiddeld 115 uur per jaar.	Het uren tegoed kan worden ingezien via Internet en wordt gemeld bij telefonische aanmelding.	Via internet of via een telefoonnummer (gratis). Persoonlijke pincode nodig.	Automatisch bij einde van de parkeertijd of zelf via internet of telefoon (gratis).	Geen: aanmelden kan via een vast telefoonnummer.	Er zijn geen vragen / problemen op het gebied van privacy	Geen fraude / misbruik bekend	Betalen op een andere manier (automaat of GSM-parkeren).	Bezoekers moeten een kaartje kopen. Bedrijfsparkeervergunning mogelijk. Van buurt / bedrijf afhankelijk hoeveel vergunningen er beschikbaar zijn.	400 uur per jaar voor mantelzorg	Controleur scant de pas handmatig.
Deventer	Bezoekerspas achter de ruit	2006	Nee	2 per woonadres / bedrijf	Verschilt per buurt, 58 tot 100 euro per pas voor bezoekers van bewoners. 58 tot 133 euro per pas voor bezoekers van bedrijven.	gratis tot de uren op zijn	Aan- en afmelden 15 cent per minuut via de telefoon, via Internet gratis.	Maximaal 70 uur per kalendermaand per pas. Twee passen mogelijk, dan dus 140 uur per maand.	Het uren tegoed kan worden ingezien via Internet en wordt gemeld bij telefonische aanmelding.	Via 0900 nummer (15 ct per minuut) of via internet. Persoonlijke pincode nodig.	Pas wordt in sommige buurten vanzelf afgemeld, in andere buurten niet. Afmelden via 0900 nummer of internet.	Voor doven en slechthorenden is het systeem bereikbaar via de tekstservice van KPN Telecom.	Er zijn geen vragen / problemen op het gebied van privacy	Er worden zo nu en dan passen gekopieerd. De gemeente geeft aan dit direct op te merken.	Bij storing niet parkeren in een vergunningzone, betalen bij de automaat. Bij grote storingen geen handhaving.	Bezoekersvergunning voor bedrijven mogelijk. Zelfde regeling als bezoekers van bewoners.	Geen extra regelingen	Controleur scant de pas handmatig.
Utrecht	Bezoekerspas / kortingscode (kaartje kopen)	2009	Ja, maar bezoekers mogen zelf kiezen of ze het invoeren	Per adres wordt maximaal 1 bezoekersvergunning toegewezen. De chippas / code kan wel voor meerdere kaartjes tegelijk worden gebruikt.	6 euro voor aanschaf oplaadbare bezoekerskaart indien van toepassing. Code aanvragen is gratis.	50% korting op geldende tarief.	geen, wel nog steeds betalen voor parkeren.	70 uur per kwartaal. Tevens is de korting niet geldig bij avond- of dagkaarten. Uren vervallen elk kwartaal.	Urentegoed kan worden ingezien via Internet en via de automaten.	Via de parkeerautomaat op straat. Elke bewoner heeft een code. De bezoeker gebruikt deze code om korting te krijgen bij de automaat.	Niet van toepassing, het kaartje wordt vooraf betaald.	Geen: parkeerkaart kopen via parkeerautomaat. Deze is voor iedereen toegankelijk.	Er zijn met name politiek vragen gesteld over de privacy. Besloten is dat bezoekers zelf mogen kiezen of ze hun kenteken invoeren.	Geen misbruik bekend. Bewoners kunnen zelf via internet een eenmalige kortingscode aanmaken bijvoorbeeld voor bezoek dat zij	Indien de parkeerautomaat defect is wordt de gebruiker geacht een kaartje te kopen bij een andere automaat	Bezoekers moeten een kaartje kopen. Bedrijfsparkeervergunning mogelijk. Van buurt / bedrijf afhankelijk hoeveel vergunningen er beschikbaar zijn.	Geen, ook niet voor fysiotherapie, alleen bij terminale mantelzorg uitzondering mogelijk	Met een scanauto. Kentekens waarvan geen betaling geregistreerd is worden handmatig nagelopen door controleur.
Den Bosch	Bezoekerskaartjes / Chipkaart	2007/2008	Nee	Per adres 1 chipkaart, hiermee kan je wel meerdere kaartjes kopen.	Geen	5 eurocent per uur parkeren, als limiet op is volle tarief. Parkeerkaarten: 7,50 per 24 kaarten met een maximum van 48, daarna hoger tarief.	10 euro borg voor de chipkaart	60 uur per maand chipkaart / 48 bezoekerskaarten	Urentegoed kan worden ingezien via de parkeerautomaat	Via parkeerautomaat kaartje kopen (chipkaart). Bezoekerskaart invullen en achter het raam leggen.	Niet van toepassing, het kaartje wordt vooraf betaald.	Geen: parkeerkaart kopen via parkeerautomaat. Deze is voor iedereen toegankelijk.	Er zijn geen vragen / problemen op het gebied van privacy	Bewoners melden soms onterecht dat hun pas zoek is.	Indien de parkeerautomaat defect is wordt de gebruiker geacht een kaartje te kopen bij een andere automaat	Geen aparte regeling voor bezoekers van bedrijven.	Alleen maatwerk op verzoek van bewoners	Controleur scant de pas handmatig.
Groningen	Parkeerpas	2002	Nee	Per woonadres 1 pas.	29 euro per jaar	gratis tot de uren op zijn.	15 euro borg, kosten voor het aan en afmelden via 0900-2580258 (10 ct per minuut). Via Internet gratis.	per wijk verschillend: tussen de 16 en 25 uur per week.	Het uren tegoed kan worden ingezien via Internet en wordt gemeld bij telefonische aanmelding.	Via 0900-2580258 (10ct per minuut) of via internet. Persoonlijke pincode nodig.	Via 0900-2580258 (10ct per minuut) of via internet.	Voor doven en slechthorenden is het systeem bereikbaar via de tekstservice van KPN Telecom.	Er zijn geen vragen / problemen op het gebied van privacy	Geen misbruik bekend.	Bij storingen geen handhaving.	Geen aparte regeling voor bezoekers van bedrijven.	Er zijn geen extra regelingen.	Controleur scant de pas handmatig.
Haarlem	Digitale code	nog niet ingevoerd	Ja	Per woonadres 2 bezoekersvergunningen.	13 euro per jaar per vergunning.	gratis, maximaal drie uur achter elkaar	Bij SMS'en kosten van het gebruik van de GSM. Via Internet gratis.	maximaal drie uur achter elkaar, verder geen limiet	Niet van toepassing.	Via SMS en via Internet.	Afmelden gebeurt automatisch na drie uur. Handmatig afmelden niet mogelijk.	Nog niet bekend	Er zijn vragen op het gebied van privacy. De gemeente meldt dat de gegevens niet worden opgeslagen en hoogstens geaggregeerd gebruikt worden.	Nvt, systeem is nog niet ingevoerd.	Bij storingen geen handhaving.	Geen aparte regeling voor bezoekers van bedrijven.	Er zijn geen extra regelingen	Met een scanauto. Kentekens waarvan geen betaling geregistreerd is worden handmatig nagelopen door controleur.

6 CONCLUSIES

Doel van dit onderzoek was een objectieve, feitelijke vergelijking van verschillende parkeersystemen. Met dit in het achterhoofd trekken wij de volgende conclusies:

Systemen of beleid vergeleken

Bij de vergelijking wordt duidelijk dat het grootste onderscheid tussen de systemen vaak te verklaren is door verschillend beleid. Dit geldt met name voor kosten, limieten aan bezoekersparkeren, regelingen voor bedrijven, extra regelingen, en de manier van handhaving. Het parkeerbeleid is leidend en het systeem moet het parkeerbeleid mogelijk maken.

Belangrijk is wel dat het systeem het mogelijk moet maken om parkeerbeleid te wijzigen (bijvoorbeeld beperking of uitbreiding van het aantal uren bezoekersparkeren). De digitale systemen bieden daarvoor volgens ons allemaal ruimte.

Het ontbreken van parkeerautomaten beperkt de mogelijkheden

De gemeente Haarlem heeft maar op een beperkt aantal plaatsen parkeerautomaten geplaatst.

In veel buurten kan daarom alleen geparkeerd worden met een parkeervergunning. De mogelijkheden voor verschillende systemen worden beperkt door het ontbreken van parkeerautomaten.

Wat centraal staat in het systeem verschilt

Kijkend naar de trends in de parkeerwereld, dan is digitalisering in opkomst, zie bijvoorbeeld ook het initiatief Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten (<http://www.shpv.nl/>). De parkeerwereld zal steeds meer over gaan naar digitalisering, waarbij het kenteken in eerste instantie de unieke identifier is. Elk voertuig is hierdoor uniek en te herkennen en te koppelen aan digitale handhavingssystemen.

Recent is hierover een artikel verschenen in Binnenlands Bestuur, het artikel is als Bijlage 1 opgenomen in dit rapport.

Haarlem en Utrecht laten kentekens centraal staan in het systeem. Dit is zeer bepalend voor het parkeersysteem en de wijze van handhaving. Bij de overige gemeenten staan fysieke parkeerbewijzen centraal.

Onze mening is dat systemen op basis van kentekens met zo min mogelijk fysieke parkeermiddelen het meest toekomstvast zijn.

Aan- en afmelden

Veel systemen gaan uit van aan- en afmelding via telefoon of internet. Daarnaast worden ook parkeerautomaten gebruikt, waar je als bezoeker met korting een kaartje kunt kopen. Het gebruiksgemak hiervan is verschillend. Aan- en afmelden van systemen heeft alles te maken met het toepassen van het parkeerbeleid. Als een gemeente het aantal uren bezoekersparkeren wil beperken is aan- en afmelden noodzakelijk. Wel verschillen de gemeenten in de mogelijkheden. Het systeem van de gemeente Haarlem is het enige waarbij de gebruiker zich niet via een vaste telefoon of parkeerautomaat kan aanmelden. Daarmee is het systeem niet voor iedereen toegankelijk.

Privacy

Privacy blijkt vrijwel nergens een probleem. Dit is op zich logisch, aangezien alleen Utrecht en Haarlem al op korte termijn gebruik willen maken van een koppeling met het kenteken. In Utrecht bestond het plan om de kentekens van alle bezoekers te registreren. Inmiddels heeft de gemeente vanwege een politieke discussie over privacy haar standpunt aangepast en wil zij bezoekers de keuze bieden of zij wel of niet hun kenteken op geven. Er zijn bij ons geen concrete privacykwesties bekend.

Het garanderen van de privacy heeft sterk te maken met hoe informatie wordt verzameld, bewaard en gebruikt. Indien de systemen hier goed op ingericht zijn, wordt de privacy van de bewoners en de bezoekers niet geschonden. Ons onderzoek is niet zo diepgaand dat wij het Haarlemse systeem hierop kunnen beoordelen. Hiernaar wordt afzonderlijk onderzoek gedaan.

Fraude / misbruik spelen geen duidelijke rol

Er is weinig bekend over fraude en misbruik van de systemen. De gemeenten geven aan vrijwel geen misbruik te kennen. Ook via internet is hierover weinig te vinden. Wel kan als stelregel worden gehanteerd dat elk fysiek parkeermiddel zijn zwaktes kent. Het kan worden uitgeleend, verloren worden, kapot gaan, etc. De systemen van de gemeente Haarlem en de gemeente Utrecht maken gebruik van codes. Er zijn dus geen fysieke middelen die kunnen worden misbruikt. Uiteraard kunnen codes ook uitgeleend worden of misbruikt worden, goed gebruik en beheer van de code is cruciaal. De gemeente Utrecht heeft het mogelijk gemaakt voor bewoners om een eenmalige code aan te maken voor bezoek. Dat is een elegante oplossing die het mogelijk maakt om de persoonlijke code geheim te houden. Ook is het mogelijk om de persoonlijke code zelf te wijzigen.

Onze conclusie is dat systemen zonder fysieke parkeermiddelen het meest toekomstbestendig zijn en het best te beveiligen zijn. Wel moet het mogelijk worden gemaakt de codes op een goede manier te beheren.

Systeem 'Van der Voort'

Het is lastig om een idee voor een systeem te vergelijken met reeds bestaande systemen.

De vragen die opkomen zijn gerelateerd aan hoe het systeem technisch gaat werken en hoe omgegaan wordt met bepaalde problemen. Veel van deze vragen gelden overigens niet alleen voor het systeem 'Van der Voort'. Indien besloten wordt om een alternatief systeem te ontwikkelen of in gebruik te nemen in de gemeente Haarlem zouden veel van deze kwesties ook spelen.

Omdat wij het systeem niet goed kunnen beoordelen hebben wij de belangrijkste uitdagingen / vragen bij het toepassen / ontwikkelen van dit systeem benoemd:

- Privacy gevoeligheid: het systeem heeft als uitgangspunt dat de privacy gewaarborgd wordt en dat er geen koppeling wordt gelegd tussen kentekens van bezoekers en bewoners. In het systeem zou er echter interactie moeten zijn tussen de kentekenherkenning en het oppakken van het signaal van de bezoekerspas. Cruciaal hierbij is hoe je informatiestromen inricht en welke gegevens je opslaat.
- De nauwkeurigheid van de locatiebepaling van de parkeerpas: hierbij gaat het niet alleen om de locatie van de auto maar ook om de richting van de auto. De scanauto moet de locatie van de pas kunnen koppelen aan het kenteken, zodat er voor deze auto geen melding wordt gegeven dat er niet betaald is.
- De koppeling met de handhavingapparatuur: hoe kunnen scanauto's en parkeercontroleurs het signaal oppikken en koppelen aan de andere systemen. Met de digitalisering in de parkeerwereld gaat men meer en meer over naar uniformering van handhavingapparatuur en –systemen, een "nieuw" systeem dat hier op moet kunnen aansluiten draagt niet bij aan deze uniformering.
- Hoe kan de pas zo worden vormgegeven dat controleerbaar is wanneer een auto is aangekomen. Vanwege het Haarlemse parkeerbeleid is dit noodzakelijk.
- Hoe kan fraude / misbruik met de passen worden voorkomen. Elk fysiek parkeermiddel is hiervoor gevoelig.
- Wat zijn de kosten voor implementatie van het systeem: aanpassen handhavingapparatuur, ontwikkelen en aanmaken van passen, en de koppeling met andere systemen.

7 COLOFON

Opdrachtgever	: Gemeente Haarlem
Project	: Benchmark digitaal bezoekersparkeren
Dossier	: BA4782
Omvang rapport	: 21 pagina's
Auteur	: Arjan Brokkaar
Bijdrage	: Niels Haenen
Interne controle	: Mark Compeer
Projectleider	: Arjan Brokkaar
Projectmanager	: Mark Compeer
Datum	: 2511 maart 2011
Naam/Paraaf	: 

BIJLAGE 1 ARTIKEL BINNENLANDS BESTUUR 5 MAART 2011

ACHTERGROND | DIGITALISERING

'Digitaal parkeren' kan de **gemeentelijke parkeercontrole simpeler en efficiënter** maken. Maar voordat alle steden zich hebben aangesloten bij een landelijke opslag van parkeergegevens, zijn er nog wel wat hobbels te nemen.

FREEK BLANKENA



De dood van het parkeerkaartje

Het parkeerkaartje sterft uit. Wie zijn auto ergens neerzet merkt het steeds vaker: ook het parkeren van de auto is aan digitalisering onderhevig. De automobilist komt op steeds meer plaatsen parkeerzuilen met een beeldschermpje tegen, of doet al aan 'belparkeren'; betalen via sms of een 'app' op de *smartphone*. Als hij al geen digitale vergunning heeft.

Het grote achterliggende idee van digitaal parkeren is dat het papieren bewijs voor het betalen van de 'parkeerbelasting' verdwijnt, omdat de controle ervan bewerkelijk is. Alles draait om het kenteken. Vastlegging van dat kenteken in een centrale database, samen met de begin- en eindtijd, komt in plaats van het papieren bonnetje of de plastic parkeervergunning achter de voorruit. 'Kortparkeerders', 'belparkeerders', bezoekers en vergunninghouders komen op dezelfde wijze in die database terecht. De controle van het recht om op enig moment in een

'HET IS EEN SOORT SCHAKEN'

bepaald gebied te parkeren, gebeurt vervolgens via dat kenteken met behulp van speciale voertuigen (scan-auto's), scooters of *handhelds*, die zijn uitgerust met kentekenherkenningssoftware. Controleurs pikken zo in een oogwenk elke auto eruit zonder vergunning of die niet heeft betaald. Dat maakt grote efficiency-winst mogelijk in de handhaving, omdat aanzienlijk minder controleurs nodig zijn en administratieve taken digitaal gestroomlijnd kunnen worden. Er hoeft geen fysiek geld meer uit de parkeerzuilen te worden gehaald. Ook krijgen gemeenten beter zicht op parkeerdruk en betaalbaarheid en de informatie is ook te gebruiken om de 'mobiliteitsketen' te verbeteren.

Dat is tenminste het ideaalbeeld. Verschillende grote gemeenten zijn bezig met de geleidelijke invoering van het digitaal parkeren, maar de omschakeling gaat niet van een leien dakje. Amsterdammers klagen al meer dan anderhalf jaar over bijzon-

der onhandige apparaten waarop ze nota bene met een draaiknop hun kenteken moeten invoeren. In Haarlem is in december de 'digitale parkeerschijf voor bezoekers' uitgesteld na tegenwerkingen van publiek en politiek dat de schijf een inbreuk op de privacy is. De gemeente zou kunnen registreren wie bij wie op bezoek komt. Daarbij zou het systeem van mobiel parkeren mensen zonder internet en sms-vaardigheden uitsluiten. Wie in verschillende grote steden parkeert, merkt dat niet overal dezelfde commerciële providers actief zijn en dat ze verschillende systemen hanteren, wat het gebruik van bijvoorbeeld belparkeren niet makkelijker maakt.

Weerstand

Willem Klinkhamer, hoofd van de afdeling parkeren in Utrecht, ziet de weerstand tegen digitaal parkeren ook. 'Het is een soort schaken; we zetten nu de pionnen neer. De efficiëncyslagen komen later. Ik moet

ACHTERGROND



NELS DE HOOG

bekennen dat dat langer duurt dan gepland.

Zo niet in Amsterdam, waar al in 2005 is begonnen met de invoering van digitaal parkeren en een jaar later met belparkeren. In de stad is 80 tot 90 procent van de parkeerbetalingen en vergunningen nu digitaal. Zo'n 40 procent van het kort parkeren wordt via de mobiel afgehandeld. Al 98 procent van de vergunningen is digitaal, en bij bijna 60 procent van de parkeerautomaten verloopt betaling via invoering van het kenteken van de auto. 'De nieuwe parkeerzuilen met *touchscreens* in plaats van een draaiknop leveren geen problemen op', zegt Joyce Zwaan, teamhoofd parkeerbeheer bij de dienst infrastructuur, verkeer en vervoer (IVV) in Amsterdam. Een papieren bonnetje uit de automaat trekken, kan overigens ook nog steeds.

De stad zegt al een aardig beeld te hebben van de efficiëncywinst die met digitaal parkeren te behalen valt. Zwaan: 'De scanauto is natuurlijk ideaal, maar we zitten nog niet aan het optimum van digitaal parkeerbeheer, dus moeten er ook controleurs rondlopen of rondrijden. Als nu een scanauto door een straat rijdt, zijn er van de honderd auto's misschien negentig die betaald hebben of die een parkeervergunning bezitten. Dan moet een scooter langs die andere tien auto's rijden om te kijken of er een fysiek bonnetje achter de ruit zit, of dat een bon moet

worden uitgeschreven.'

Volgens Zwaan heeft Amsterdam in 5 jaar tijd 20 procent besparing gerealiseerd op de handhaving en de administratieve processen, maar dat kan nog veel verder omlaag. 'De fysieke controle op straat kostte vroeger 1 euro en nu 80 cent. Met volledige digitalisering zou je de 50 cent halen.' Dan moet overigens wel de gemeentewet even aangepast worden zodat de gemeente de parkeerbonn per post mag versturen en niet meteen achter de ruitenwisser hoeft te schuiven.

Database

In Utrecht is de situatie nog even anders. Utrecht draait proef met een scanauto die de kentekens controleert. Maar uit de nieuwe digitale parkeerzuilen moet ook nog steeds een bonnetje worden getrokken want de informatie wordt nog niet automatisch geregistreerd bij parkeerbeheer. Collega Klinkhamer van de afdeling parkeren in Utrecht is dan ook wat minder optimistisch. 'Zelf heb ik 55 controleurs op straat lopen. In het geval dat kortparkeerders ook digitaal gaan betalen over 3 jaar heb ik tien man minder nodig. Met die 45 kan ik dan hetzelfde effect bereiken en die mensen zullen andere taken erbij kunnen doen, zoals het controleren van foutparkeren, ook buiten fiscaal gebied. Dat is de grootste besparing. Maar er zijn nog tal van andere zaken die nog

veel efficiënter kunnen, maar niet altijd zichtbaar zijn, zoals bijvoorbeeld een centrale database', aldus Klinkhamer.

Als eerste gemeente heeft Amsterdam zo'n eigen database gebouwd voor de registratie en opslag van de parkeerrechten en -vergunningen. Zwaan: 'Dat is een 'platte' database waarin alleen het kenteken van de auto, de vergunningszone waar de auto mag staan en de begin- en eindtijd staan. Een controleur ziet niet eens of je vergunninghouder bent of met belparkeren hebt betaald.' De belparkeerbedrijven, zoals Parkmobile, Parkline, Yellowbrick en SMSParking, registreren hun transacties in deze Amsterdamse database. Voor andere gemeenten doen ze dat elk nog in hun eigen database.

De belangrijke volgende stap is een landelijke centrale database waar alle parkeerrechten in worden opgeslagen, zoals in Amsterdam. Een aantal gemeenten waaronder Amsterdam en Amersfoort, heeft daartoe vorig jaar juni de coöperatie Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten (SHPV) opgericht. De centrale database, het Register Parkeer- en verblijfsrechten (RPV), is ondergebracht bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW), die toch al de kentekens beheert. Het RPV kan voor heel Nederland de parkeerrechten registreren en de tarieven berekenen, op basis van de informatie die gemeenten doorgeven. Inmiddels

ACHTERGROND

zijn de eerste gemeenten, waaronder Enschede en Zutphen, bezig met een proef. Onderzoek wijst uit dat een centrale database goedkoper en efficiënter is dan dat iedere gemeente zelf het wiel gaat uitvinden en afzonderlijk een parkeerdatabase opzet. Voor de belparkeerbedrijven is het ook een voordeel, die hoeven uiteindelijk maar op één database aan te sluiten.

Zwaan van parkeerbeheer in Amsterdam ziet ook grote voordelen in de aansluiting op het RPV. Als parkeerder ben je straks niet meer afhankelijk van de provider waarbij je toevallig aangesloten bent. Een landelijke database maakt digitalisering van parkeerbeheer ook voor kleine gemeenten mogelijk, die geen geld hebben voor de ontwikkeling van een eigen database. Ook zij kunnen zich gewoon op zo'n systeem aansluiten zonder daarbij met allerlei marktpartijen om de tafel te moeten.

In Utrecht worden parkeervergunningen inmiddels wel in een centraal systeem opgeslagen, maar de kentekengegevens van kortparkeerders nog niet. Dat maakt de parkeertentree nog stukken minder efficiënt dan in Amsterdam. Afdelingshoofd Klinkhamer ziet zo'n landelijk systeem voor alle parkeerders daarom

wel zitten: 'Je bent met een centrale rechtendatabase ook actueler. We krijgen zo'n 25 duizend aanmeldingen voor kentekenwijzigingen per jaar; dat verloopt allemaal telefonisch via ons klantcontactcentrum. Als dat via een webapplicatie kan, scheelt dat een hoop. Zo zijn er tal van zaken die efficiënter kunnen.'

Kentekengegevens

Politieke besluitvorming houdt in Utrecht (totale parkeeromzet: 23 miljoen euro) de overstap naar een centrale database nog even op. *Botleneck* is met name de invoering van het belparkeren via het RPV. Klinkhamer: 'Kun je mensen verplichten hun kenteken in te voeren of moeten mensen uit privacy-overwegingen een alternatieve keus hebben?' Hij hoopt komend voorjaar alsnog aan de slag te kunnen. Mocht het besluit evengoed vallen het RPV niet te gebruiken, dan zijn er volgens Klinkhamer twee opties: 'Zelf een database bouwen, wat veel geld zal kosten, of minder besparingen realiseren.' Zwaan is overigens nuchter over de privacy-discussie. 'De kentekengegevens worden elke nacht bij ons verwijderd. Daar zijn hier terecht vragen over gesteld, maar we zijn daar streng op.'



Klinkhamer is ook voorzitter van de coöperatie SHPV. Het ontstaan van die coöperatie verliep 'op en neer', maakt hij duidelijk. 'Er was geen subsidie, dus we hebben het hele traject tegen een bijna lege kassa aangekeken. De doorbraak was dat niet iedereen lid hoefde te worden, wat in eerste instantie wel de bedoeling was. Het feit dat de RDW de database is gaan beheren en taken kon overnemen, heeft daar een belangrijke rol in gespeeld. We hebben het servicehuis dus wat kleiner gemaakt. Je kunt als gemeente nu een gebruikscontract afsluiten voor het gebruik van het RPV terwijl je geen lid hoeft te worden van de coöperatie.'

De technische aansluiting van de gemeente op dat RPV is niet al te moeilijk, meent zowel Klinkhamer als Zwaan. 'De database is plat en simpel, de beleidsinformatie bewaren we in een geografisch informatiesysteem', vertelt Zwaan. Daarbuiten is het gewoon

XML-berichtenverkeer. Het is geen *rocket science*. 'Zij wil na een tijdje 'schaduwdraaien' de Amsterdamse database dit voorjaar definitief overhevelen naar het RPV. Amsterdam is de enige stad die vanuit een eigen parkeerdatabase overstapt. Ik wil er zeker van zijn dat de landelijke database minstens even goed is.'

Klinkhamer plaatst nog wel een kanttekening. 'We maken natuurlijk wel deel uit van de hele gemeentelijke automatiseringsketen en ICT-strategie.' Het betekent dat parkeerbeheer voor de voortgang van het digitaal parkeren ook afhankelijk is van de voortgang daarvan. 'Ook dat duurt langer dan je wilt.'

De nieuwe digitale parkeerzuilen zijn overigens niet echt 'de toekomst'. Zwaan: 'Ik denk dat de laatste automaat over 10 jaar weg is.' Het belparkeren zal immers hét betaalmiddel zijn voor kortparkeerders. 'Ik geloof er heilig in dat het kortparkeren met een kaartje trekken een uitstervend fenomeen is', zegt Klinkhamer. 'In Utrecht zal het kortparkeren met een kaartje achter de ruit voorlopig gewoon mogelijk blijven. Maar met zo'n iPhone-app is het echt een fluitje van een cent. Ik denk dat dit de laatste generatie parkeerautomaten is.' <

DIGITAAL PARKEREN IN DE TOEKOMST

Digitaal parkeren blijft in de toekomst niet beperkt tot alleen een simpel betaalmiddel of vergunning. Als we de de parkeerbeheerders mogen geloven, komen er nog tal van andere toepassingen aan, die parkeren nog leuker én makkelijker gaan maken. Zo zouden de overheid en bedrijven nieuwe diensten kunnen baseren op een landelijke database met parkeerinformatie. Enkele voorbeelden:

- Met een bezoekersvergunning, zoals in Utrecht, kunnen bewoners hun bezoekers tegen laag tarief laten parkeren in de buurt. Met de komst van de nieuwe digitale parkeerzuilen is dat alleen nog een kwestie van een code intikken, in plaats van het steeds bijvullen van een aparte chipkaart.
- Differentiatie in tarieven wordt mogelijk, door bijvoorbeeld schonere auto's tegen een lager tarief te laten parkeren. Dit is overigens wettelijk nog niet mogelijk.
- In zakelijke vergunningen is ook meer maatwerk nodig. Een receptioniste van een bedrijf met een aantal zakelijke parkeervergunningen kan bij binnenkomst van bezoekers hun kentekens doorgeven aan de gemeente via een website, om aan te geven

welke kentekens er op dat moment onder de vergunning vallen.

- De parkeerkaart voor gehandicapten is een gewild item dat vaak gestolen wordt. Het SHPV is bezig de kaart centraal te registreren in samenwerking met de RDW. Wegens Europese wetgeving kan dat niet op basis van het kenteken. Daarom werkt de RDW aan een aanvulling op de parkeerrechtendatabase om de kaarten te kunnen registreren (en dus ook te kunnen blokkeren bij diefstal). Een controleur kan dat registratienummer dan intikken in zijn *handheld*, om te zien of degene een aparte vergunning heeft. Een barcode is wellicht de volgende stap.

- Een P+R-kaartje voor parkeren buiten de stad en met het OV de stad in, zou vanuit huis via internet gekocht en betaald kunnen worden. Bij aankomst op het P+R-terrein gaat door kentekenherkenning de slagboom automatisch open.

- Zakelijke of culturele instellingen (zoals een schouwburg) die hun gasten korting willen bieden, kunnen die korting 'inkopen' bij gemeenten en aan hun gasten uitdelen via een op de parkeerzuil in te toetsen code. Zo'n code zou zelfs op een schouwburgticket meegeprint kunnen worden.