
Verslag Themadag Straatparkeren 29 april 2014

Locatie: [Gemeente Almere](#)

Spreekers: [René Meijer \(dagvoorzitter\)](#), [Wiard Kuné \(Gemeente Amsterdam\)](#), [Ton Cornax \(Gemeente Delft\)](#), [Rianne Wijnands \(Gemeente Den Haag\)](#), [Bas Brekveld \(Gemeente Amsterdam\)](#), [Mike van Leeuwarden \(commissie bijzondere invordering en Gemeente Den Haag\)](#), [Stefanie Keltman \(Eiffel\)](#), [Jaap Roest \(Eiffel\)](#)

Wethouder Ed Anker heet eenieder van harte welkom. Hij is twee jaar geleden als wethouder in Almere begonnen. Veel Amsterdammers zijn naar deze weidse stad getrokken, die geen parkeerproblemen kent, onder meer dankzij een aantal prachtige parkeergarages. In Almere-Haven kun je nog gratis parkeren. Het is als gemeente van belang het juiste product aan te bieden. Parkeren is zuiver emotie. Hij is benieuwd wat deze dag voor gemeenten gaat brengen.

Opening door René Meijer, secretaris samenwerkingsverband stadregio's.

René werkt al lange tijd voor gemeenten, o.a. voor Rotterdam, Alkmaar en Amsterdam. Vandaag zijn de gemeenten bij elkaar om van elkaar te leren en is het belangrijk om je blik naar buiten te zetten.

Wiard Kuné, senior medewerker bij de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) gemeente Amsterdam.

Digitaliseren gewoon doen!

Effecten van het nieuwe parkeerbeleid in de gemeente Amsterdam

Wiard is teamcoördinator parkeerbeleid en in die hoedanigheid betrokken bij de digitalisering in Amsterdam. De afgelopen jaren is er in Amsterdam een toename van het fietsgebruik. Ook het autobezit is toegenomen, evenals het aantal inwoners. De straten en grachten zijn smal en worden intensief gebruikt. Dat leidt tot problemen: oplopende zoektijden naar een parkeerplaats, wachtlijst voor vergunningen, volle straten en lege parkeergarages. Het parkeerbeleid was complex door decentralisatie (7 stadsdelen). Inmiddels is de centrale stad het bevoegd gezag en is één van de wensen meer eenheid te brengen in het parkeerbeleid. Het parkeerbeleid wordt nu vereenvoudigd mede door digitalisering. Dit maakt maatwerk mogelijk; maatwerk moet echter wel uitlegbaar zijn voor de gebruiker. Citiën is belast met de uitvoering. Het beleid is erop gericht efficiënter gebruik te maken van parkeergarages en straat parkeren. Eind 2013 is de digitalisering 100% afgerond. Handhaving vindt plaats met scanauto's en scanscooters die voorzien zijn van GPS zodat ook bewoners kunnen zien waar zij zich bevinden. Parkeerautomaten zijn aanzienlijk uitgedund en de open data geven inzicht in het parkeergedrag. Van de bezoekers gebruikt 50% inmiddels bel parkeren. Ook bewoners die buiten hun vergunning zone parkeren worden als bezoeker meegeteld. De opendata kan ook App. makers en musea mogelijk helpen aan informatie en het maakt differentiatie mogelijk.

Vragen uit de zaal/antwoorden:

- *V: Hoe ver gaat het uitdunnen van de automaten en is hier een stappenplan voor?*
A: Het is de opzet uiteindelijk alle automaten uit het straatbeeld te laten verdwijnen. Hiervoor is geen concrete planning; het hangt af van de ontwikkeling in de digitalisering.
- *V: Gaat de gemeente Amsterdam nog verder bezuinigen?*
A: Het tarief voor parkeervergunningen van bewoners wordt in de plannen van de beoogde nieuwe collegepartijen verhoogd om het autobezit te verminderen en te kunnen investeren. Een deel van deze inkomsten zal gebruikt worden voor de parkeersector.

Ton Cornax, hoofd afdeling handhaving gemeente Delft

Digitalisering in Delft

De gemeente Delft heeft in 2012 een slag gemaakt in het parkeren met een bezuinigingstaak van EUR. 1,8 miljoen. Hoe kun je parkeren digitaliseren en daar een verdienmodel op loslaten? Het is vooral van belang tijdens het proces steeds opnieuw een efficiëntieslag te maken. Per stap ontstaat er discussie en het is van belang hier constant over te blijven praten en de uitdaging op te zoeken. Het parkeerregime is herzien en er is in principe geen maatwerk meer. Neem parkeergarages mee in dit traject en zorg dat bij de implementatie tijdelijke regelingen mogelijk zijn. Op 1 januari 2015 is het hele systeem gedigitaliseerd. Op dit moment is 80% geïmplementeerd. De winst zit in de handhaving, o.a. door minder fouten en dus minder bezwaren en/of beroep. Zorg voor een brede handhaving in combinatie met andere zoals belasting en milieu. Maar ook in de software, die bij verschillende leveranciers is aangekocht, is een slag te slaan net als in de SLA. Zorg vooral dat je het met elkaar doet.

Vragen uit de zaal/antwoorden:

- *V: Is er al met de bewoners gecommuniceerd over de digitalisering en wat is nu nog hun bewijs dat zij een vergunning hebben?*
A: Er is via verschillende media naar de bewoners gecommuniceerd. Bewoners hoeven niet langer in het bezit te zijn van een fysieke vergunning, maar het is altijd mogelijk hun vergunning in de auto te leggen als bewijs.
In Amsterdam is de digitalisering geleidelijk gegaan, maar op een gegeven moment moet je toch in één keer over. Hoe gaat Delft dit doen? Delft kiest ervoor in één keer over te gaan. De bewoners houden de keuze om gebruik te maken van de betaalautomaat. Bij kentekenherkenning ontvangen zij een kwitantie en de handhaving gaat digitaal. Om per wijk over te gaan is geen optie; er is gekozen de hele stad in één keer over te laten gaan.
- *V: De gemeente Delft heeft gekozen voor een eigen database, waarom?*
A: Het betreft een gekochte database, er is bewust gekozen voor gebruik uit de markt en een mogelijkheid is gecreëerd om ook handhaving, milieu en belasting erin te betrekken. Gegevens kunnen worden gegenereerd door opensource software.
- *V: Voor het maken van APS is de gemeente Amsterdam alleen te klein, is het mogelijk dit samen met andere gemeenten te doen?*
A: (Linda Oldemans, DIVV Amsterdam): Er is een bestaande kopgroep, Kopgroep Open Parkeerdatabank, die een standaard heeft opgezet. Deze informatie zou met gemeenten gedeeld moeten worden.
- *V: Wat is het voordeel van kentekenherkenning in parkeergarages?*
A: Dit biedt bewoners de mogelijkheid om met hun vergunning zonder het fysiek verstrekken van een abonnement ook in parkeergarages te parkeren.

Rianne Wijnands, programmaleider parkeren gemeente Den Haag.

Hoe word je in plaats van een traditionele parkeerbeheerder een gastvrije dienstverlener?

Den Haag heeft de ambitie om iets van parkeren te maken. Den Haag heeft als uitgangspunt voor parkeren gastvrijheid terwijl in de meeste gevallen bezuinigingen het vertrekpunt zijn. Hier wil men zoveel mogelijk faciliteren zodat de bezoeker lang wil blijven. Voor bewonersbezoek wordt er gewerkt aan gebruiksvriendelijke applicatie die het bezoek de mogelijkheid geeft om middels een machtiging van de bewoner zichzelf aan en af te melden. Er wordt minder streng gehandhaafd op iemand die iets komt afleveren of even snel een boodschap doet. Alle automaten van straat halen is niet het streven; wel is de doelstelling dat nog slechts 10% van de parkeerders over 3 jaar gebruik maakt van de automaten. Bij de verkiezingen is parkeren een pijler en is gastvrijheid een doelstelling. In Den Haag wordt een afweging gemaakt om zonder bezuinigingen toch efficiënt te kunnen werken.

Vragen uit de zaal/antwoorden:

- *V: Waarom wordt er gekozen voor kenteken parkeren, een onvriendelijk systeem?*

A: Kenteken parkeren biedt de mogelijkheid om data te verzamelen, Apps. te maken en efficiënter te werken.

In de zaal zijn er zo'n 7 deelnemers die kenteken parkeren "gedoe" vinden, 2 deelnemers zouden kiezen voor behoud van munt parkeren.

Ton Cornax voegt toe dat parkeren slechts geen doel op zich is. In Antwerpen kun je vooraf op internet bekijken waar je kan parkeren en voor welke prijs. De data die hier uit voortkomen stelt de gemeente in staat om verder te verbeteren.

Bas Brekvelde, Dienst Belastingen gemeente Amsterdam

"Beam me up, Scotty"

Fricctie tussen moderne parkeertechnologie en oude wetteksten

Er is een groot verschil in het parkeren van nu en 20 jaar geleden. Aan de oude wetteksten is echter niets veranderd. 20 Jaar geleden waren er nog de oude roestige parkeermeters; straks zijn er geen automaten meer nodig en gaat alles digitaal. Vexpan zou als branchevereniging de oude wetteksten aanhangig moeten maken bij de overheid. Vroeger was er al discussie over de parkeermeter, nu nog steeds over het omgewaaide parkeerkaartje en over het kenteken parkeren, want wat gebeurt er als men niet zijn kenteken, maar een fictieve tekst invoert? Wanneer is er parkeerbelasting betaald en wanneer kan men naheffen? Eerder in 1997 heeft de Hoge Raad geoordeeld dat je geen parkeerbelasting kunt naheffen als parkeerbelasting is betaald, ook al is er geen voldoening op aangifte. Nu loopt er een proefprocedure voor het kenteken parkeren waarbij men hoopt op de uitkomst dat in het geval van invoering van een fictieve tekst i.p.v. het kenteken er geen parkeerbelasting is betaald en dus naheffing kan plaatsvinden. Het is van groot belang de tekst van de Gemeentewet te moderniseren naar de technologie van de 21^e eeuw.

Vragen uit de zaal/antwoorden:

- *V: De oplossing zou toch kunnen zijn de aanpassing van één zin in artikel 20 "niet van toepassing op parkeerbelasting"?*

A: Dit voorstel is eerder gesneuveld bij de Raad van State. Daarom loopt nu de proefprocedure en wordt het opnieuw geprobeerd aangezien er in de oude wetteksten niets over mobiel- en kenteken parkeren staat.

Mike van Leeuwarden, lid commissie bijzondere invordering gemeentelijke belastingen en Teammanager bijzondere invordering gemeente Den Haag

Invordering van parkeerbelastingen

Voor het invorderen van de parkeerbelasting is de gemeente Den Haag aangesloten op een integraal systeem. De Gemeente Den Haag streeft ernaar om binnen de invordering zo klantgericht mogelijk te werken. De administratie van het invorderingsproces bestaat uit verschillende stappen, beginnende met een aanmaning en kan uiteindelijk leiden tot de inzet van een deurwaarder; de laatste stap kan executieverkoop zijn. De invordering op roerende zaken met een belastingdeurwaarder op roerende zaken verloopt vaak snel. Voor parkeren gebeurt dit in Den Haag zo'n 7000 keer per jaar. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een scanvoertuig waarin het kenteken kan worden opgevraagd op naam en openstaande boetes en vorderingen.

Voor de invordering bij buitenlandse parkeerders is eerder geprobeerd samen te werken met het CLO in Almelo. Dit is echter niet uitvoerbaar gebleken. Er is nu een bilateraal verdrag tussen België en Nederland voor het uitwisselen van NAW gegevens. De gemeente Den Haag hanteert voor de Belgen de wielklem. Dat blijkt nog steeds een effectief middel. Binnen de EU is het parkeren van buitenlanders en de invordering van parkeerbelasting nog in behandeling.

Vragen uit de zaal/antwoorden:

- *V: Er zijn ook problemen met het invorderen bij de Fransen. Kunnen we daar wat mee als er een verdrag komt?*
A: Naar verwachting is er op termijn van 3 jaar een Europees verdrag waarbij Frankrijk gelijk kan worden getrokken met de rest van Europa.
- *V: Wat zijn de kosten van invordering en hoe wordt er op de Belgen ingevorderd?*
A: Het invorderingsproces levert zo'n EUR. 4 miljoen per jaar op. De uitvoeringskosten van de scanbus bedragen ongeveer EUR. 1 miljoen per jaar.
- *V: Wat is een scanbus?*
A: Dit is een VW bus die alle kentekens scant en een alarm geeft als er een match is.

Stefanie Kelterman, consultant bij Eiffel

Kenteken parkeren en privacy

Met kenteken parkeren leg je digitaal vast waar je bent geweest en hoe lang. In het verleden was alleen het parkeerbonnetje hiervan het bewijs. Na het weggooien ervan was e.e.a. niet langer te traceren. Nu kunnen kentekens gekoppeld worden aan NAW gegevens. Dit geeft voordelen: geen weggewaarde bonnetjes, gemakkelijker controleren en handhaven is eenvoudiger. Echter, waarvoor bewaar je gegevens en hoe lang? Door het voorleggen van verschillende casussen aan de zaal wordt duidelijk dat het van belang is om elke keer weer na te denken wat het doel van het bewaren is. Er gebeurt veel met de gegevens en als gemeente moet je daar duidelijk in zijn. Zorg dat wat niet meer nodig is wordt vernietigd; wat je niet hebt kun je niet verstrekken. Wanneer je als gemeente wel verstrekt, welke gegevens verstrek je dan? Alleen de kentekens of ook de gekoppelde gegevens? Het is van belang vast te leggen waar de gegevens vandaan komen. Door de VNG is een lijst opgesteld met de opgelegde termijnen van bewaren. Het voorstel van Minister Opstelten om de kentekens van passerende auto's op de snelweg 4 weken te bewaren om zo de politie te helpen bij het opsporen van ernstige misdrijven staat ter discussie in de Tweede Kamer. Dit naar aanleiding van een uitspraak van het Europese Hof van Justitie over het bewaren van bel- en telecomgegevens. Het hof verklaarde daarin dat het bel- en telecomgegevens niet voor lange termijn mogen worden opgeslagen omdat dat een grote inbreuk is op de privacy. Het debat binnen de 2^e Kamer vindt binnenkort plaats.

Vragen uit de zaal/antwoorden:

- *V: Maakt het voor de bewaartermijn uit als je gegevens loskoppelt van de persoonsgegevens waarmee de data nog steeds bruikbaar zijn?*
A: Wanneer gegevens niet meer herleidbaar zijn tot een persoon maakt het niet uit hoe lang je de gegevens bewaart.
- *V: Door welk orgaan wordt het privacyreglement vastgesteld?*
A: Dit is een afweging binnen de eigen gemeente..
- *V: Is het een optie gegevens te bewaren tot de betalingen van de naheffing zijn voldaan?*
A: Er wordt door politie en belastingdienst steeds vaker informatie opgevraagd. Hoe men hier mee om dient te gaan is tot nu toe nog geen discussie, maar de belastingdienst heeft geen vordering nodig om gegevens op te vragen. Het is van belang terughoudend te zijn met het verstrekken van gegevens en je te beraden over bewaartermijnen. Wat je niet hebt kun je ook niet verstrekken.

Jaap Roest, consultant bij Eiffel

Wet Markt & Overheid en parkeren

Door een aantal stellingen voor te leggen aan de aanwezigen wordt duidelijk dat de wet Markt & Overheid van toepassing is als je als overheid werkt als bedrijf en er dus sprake is van concurrentie met bestaande bedrijven die een soortgelijke dienst leveren. De wet kent hierin 4 bestaande gedragsregels.

1. **economische activiteiten worden verricht tegen de integrale kostprijs**
2. **gegevens die worden verkregen bij de publieke taakuitoefening worden alleen gebruikt in het kader van die taakuitoefening**
3. **er is geen sprake van verboden functiemenging rondom economische activiteiten**
4. **overheidsbedrijven worden niet onterecht bevoordeeld ten opzichte van concurrerende ondernemingen in de markt**

Als gemeente dien je je bewust te zijn dat als je als gemeente economische activiteiten verricht, de Wet Markt & Overheid van toepassing is. Voor economische activiteiten die niet vallen onder een publieke taak moet een kostprijsberekening worden opgesteld. Uitzondering hierop is dat de gemeenteraad kan vaststellen dat bepaalde economische activiteiten in het kader van het algemeen belang onder de kostprijs worden aangeboden.

De Wet is op 1 juli 2012 in werking getreden maar kende een overgangstermijn van twee jaar. Dit betekent dat voor de economische activiteiten die onder kostprijs worden aangeboden, voor 1 juli 2014 door de gemeenteraad moet worden vastgesteld dat die activiteiten in het algemeen belang onder kostprijs worden uitgevoerd.

De ACM heeft een lijst opgesteld van diensten/leveringen die vallen onder de wet Markt & Overheid. Voor de – privaatrechtelijke- parkeerpraktijk is de kostprijsberekening verplicht omdat dit geen publieke taak betreft. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor garages die verhuurd worden.

Vragen uit de zaal/antwoorden:

- *V: Kun je ook van meerdere garages bij elkaar de kostprijs berekenen?*
A: Over het algemeen is dit mogelijk. Er kan echter veel verschil in de prijs van vastgoed zitten.
- *V: Wat houdt gedragsregel 3 in?*

A: Het verschil zit in opstellen van beleid en de uitvoering ervan. Wanneer je het beleid opstelt mag je datzelfde beleid niet uitvoeren (machtspositie). Er dient een duidelijke functiescheiding te zijn.

Afsluiting en samenvatting door René Meijer.

- Het privacyreglement: hoe kunnen gemeenten dit met elkaar delen? **Thomas Scheen** van Cition zal de bestaande stukken naar Vexpan mailen voor verder verspreiding.
- Opendata beter benutten, **Ben van Gelder**, gemeente Nijmegen. stuurt de toelichting door naar Vexpan.
- **Bas Brekveld** neemt contact op met het bestuur van Vexpan inzake het moderniseren van de oude wetteksten.

Ton Cornax pleit ervoor dat Vexpan de opendata stimuleert en hiervoor een pleidooi houdt bij de leveranciers en een standaard op te maken binnen de Vexpan. Linda Oldemans geeft aan dat er al een initiatief te bestaat voor open data de zgn. kopgroep. **Linda Oldemans** heeft de organisator van de Kopgroep Open Parkeerdata gevraagd contact op te nemen met Walter Prot van het bestuur van de Vexpan.

Aangegeven wordt dat er bij het Vexpan Expertteam inmiddels een vraag over open data ligtis. De SHPV beheert van de aangesloten gemeenten een grote database. Gemeeten kunnen van het SHVP lid worden.

René dankt eenieder voor de aanwezigheid en geeft aan dat deze dag mede mogelijk is gemaakt door de gemeente Almere, Jitze Rinsma, Eugene Kok en medewerkers op het kantoor van Vexpan.

8 mei 2014

LS