

Zien doet volgen

Betalingsbereidheid en de invloed van handhaving

De efficiency van handhaving komt steeds nadrukkelijker op de voorgrond. En daarmee ook de vraag of betaalgedrag met een meer flexibele inzet van handhaving kan worden beïnvloed. Reden voor de gemeente Amersfoort om samen met ParkeerService en onderzoeksbureau trajan de effecten van verschillende handhavingsmethoden te testen.

TEKST **JACOB DE VRIES**

Bij het beantwoorden van de vraag of betaalgedrag met een meer flexibele inzet van handhaving kan worden beïnvloed is uitgegaan van de perceptie over de pakkans bij de parkeerder. Dit is gedaan door een geografisch profiel te maken van locaties op basis van drie veel voorkomende determinanten: kortparkeren, overloop (langparkeren) en perifeer gelegen parkeerlocaties. Locaties die over een langere periode gemiddeld een lage betalingsgraad hebben bleken vrijwel allemaal in dit profiel te vallen.

PILOT

De pilot in Amersfoort is vervolgens verricht in elf straten. In zeven straten waar de betalingsgraad historisch gezien laag was is in twee blokken van vier weken anders gehandhaafd. Maatregelen lagen vooral op het vlak van het verminderen van de voorspelbaarheid van het handhaven. Daarnaast is in vier straten met een traditioneel hoge betalingsgraad niet meer gehandhaafd. Tussen beide blokken was een rustperiode waarin de handhaving voor een periode van vier weken werd genormaliseerd. Gedurende de hele periode is de betalingsgraad in deze straten wekelijks gemonitord.

Na afloop van de pilot was de gemiddelde betalingsgraad in de straten waar anders is gehandhaafd 8 procent hoger dan ervoor. In de straten zonder handhaving was dit daarentegen bijna 14 procent lager. Het aantal uitgeschreven naheffingaanslagen nam eveneens toe.

VERRASSENDE UITKOMST


Deze uitkomsten zijn verrassend omdat in die dertien weken circa 95 procent van de parkeerders eenmalig aanwezig was en deze eenmalige parkeerders 81 procent van de parkeerbewegingen innamen. Daarmee lijkt meer zichtbaarheid op locaties met veel kortparkeerders en een hoge turnover dweilen met de kraan open, maar het is opvallend dat ook hier de betalingsbereidheid toenam.

Het tegengaan van voorspelbaarheid van handhaving bleek vooral effect te hebben op meer frequente parkeerders, uit het onderzoek bleek het aantal frequent parkerende voertuigen zonder parkeerrecht vooral in de tweede helft van het onderzoek fors gedaald.

De groep eenmalige parkeerders had een intrinsieke betalingsbereidheid van 80 pro-

cent. Bij frequentere parkeerders lag dit op 54 procent, terwijl van bijna 40 procent het gedrag wisselde. Omdat veel gemeenten een eis van 90 procent hanteren moet de resterende 10 procent door handhaving worden bereikt. Een meer op het parkeergedrag toegespitste handhaving kan daaraan bijdragen.

CONCLUSIE

Naar aanleiding van het onderzoek werkt Amersfoort aan het maken van diverse looproutes in de verschillende gebieden, waarbij alle straten worden aangedaan. Ook de momenten waarop de handhaving plaatsvindt worden onvoorspelbaar omdat die per dag gaan worden bepaald. Op deze manier wordt voorkomen dat handhavers uit gewoonte veel dezelfde routes op dezelfde tijdstippen afleggen. Eerder heeft Alkmaar al een dergelijke werkwijze opgezet en hebben daarmee goede ervaringen. Hun ervaring en kennis worden ingezet voor de nieuwe werkwijze in Amersfoort. 

JACOB DE VRIES is oprichter en managing consultant van onderzoeksbureau trajan