



Nota van B&W

Onderwerp Deltaplan Bereikbaarheid: Parkeren

Portefeuillehouder drs. M.J. Bezuijen
Collegevergadering 25 juni 2013
Inlichtingen Jelle Deurman
Registratienummer 2013.0050171

1. Samenvatting

Wat willen we bereiken?

Wij willen het parkeerbeleid klantvriendelijker, efficiënter en flexibeler maken. Dit willen wij bereiken door parkeertechnologie in te zetten voor nieuwe betaalmethoden (met behulp van de mobiele telefoon en PIN-betaling) en de digitalisering van het systeem van betaling, vergunningverlening en handhaving.

Wat gaan we daarvoor doen?

Voor het invoeren van mobiel betalen voor parkeren wordt aansluiting gezocht bij het Nationaal Parkeer Register (NPR). Het NPR krijgt een centrale plek in de hele digitaliseringsslag en is voorbereid op verdere innovaties in de toekomst. Het NPR is via het handhaafsysteem van de gemeente te koppelen aan het kentekenregister van de RDW. In het NPR worden de gebieds- en tariefinformatie van parkeerplaatsen in Haarlemmermeer opgenomen. Vervolgens kan via verschillende wegen worden aangemeld of iemand ergens parkeert. Dit proces verloopt via het Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten (SHPV), dat een coöperatie is van gemeenten. Het SHPV onderhoudt contracten met aanbieders en door aan te sluiten kan de gemeente gebruik maken van het NPR. Op 12 juni jl. is de raad – op grond van artikel 160 van de Gemeentewet – in de gelegenheid gesteld om gedurende twee weken wensen en bedenkingen ten aanzien van het lidmaatschap van de coöperatie Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten (SHPV) ter kennis van het college te brengen.

Wat mag het kosten?

Dit betekent wel dat er nieuwe kosten worden gemaakt, zowel eenmalig als structureel. Daar staat echter tegenover dat er besparingen gehaald kunnen worden doordat werkprocessen anders en efficiënter worden ingericht en de flexibiliteit en klantvriendelijkheid worden verbeterd.

Wie is daarvoor verantwoordelijk?

De gemeenteraad stelt de kaders vast voor de uitvoering van het mobiliteitsbeleid. Het college is verantwoordelijk voor de uitvoering. Binnen het college is de portefeuillehouder Mobiliteit namens het college verantwoordelijk voor de uitvoering van het beleid zoals is vastgelegd in het Deltaplan Bereikbaarheid en het Uitvoeringsprogramma.



Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?

Het informeren van de raad vindt plaats via de jaarlijkse actualisatie van het Uitvoeringsprogramma. Wanneer bij individuele projecten wordt afgeweken van de vooraf aangegeven planning wordt de raad hierover geïnformeerd.

2. Voorstel

Op grond van het voorgaande besluit het college:

1. kennis te nemen van de stand van zaken van de lopende maatregelen van het Deltaplan Bereikbaarheid: Parkeren;
2. onder voorbehoud van bovenstaande goedkeuring en met in achtneming van de wensen en bedenkingen van de raad:
 - a. de gemeente Haarlemmermeer aan te sluiten op het Nationaal Parkeer Register (NPR);
 - b. lid te worden van de coöperatie Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten (SHPV);
 - c. via het NPR parkeerders in Haarlemmermeer de mogelijkheid te bieden om de parkeerbelasting te voldoen via de mobiele telefoon;
3. de raad voor te stellen deze nota te agenderen ter bespreking.

3. Uitwerking

Wat willen we bereiken?

Met de vaststelling van het Deltaplan Bereikbaarheid (raadsbesluit 2011.0048267) heeft de raad besloten tot de verdere ontwikkeling van het parkeerbeleid. Ons parkeerbeleid heeft als doel de bereikbaarheid van voorzieningen te bevorderen door het toepassen van geschikte parkeernormen voor diverse woon- en werkgebieden. Het zorgen voor een acceptabele parkeerdruk (verhouding vraag en aanbod), en het helder informeren over de parkeergelegenheden (parkeerverwijzing). Naast het bevorderen van de bereikbaarheid heeft het parkeerbeleid het doel objectieve parkeeroverlast terug te dringen om de leefbaarheid te bevorderen: niet te veel blik op straat (aanzicht) en geen ongewenst (illegaal) parkeergedrag.

De volgende maatregelen voor de verdere ontwikkeling van het parkeerbeleid zijn opgenomen in het Deltaplan Bereikbaarheid. In deze nota geven wij de stand van zaken van deze maatregelen weer.

1. Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS) Hoofddorp-Centrum;
2. Korte termijn aanpassingen parkeersonering Hoofddorp-Centrum;
3. Park & Ride Beukenhorst;
4. Parkeerproblematiek Floriande-eilanden 1 t/m 12;
5. Park & Ride locaties;
6. Uitbreiding betaald parkeren De Nieuwe Kom;
7. Parkeernormering;
8. Parkeertarifiering en parkeersonering;
9. Parkeeronderzoek.

Ook willen wij parkeertechnologie inzetten om het parkeerbeleid flexibeler, klantvriendelijker en efficiënter maken. Dit willen wij bereiken door de inzet van nieuwe betaalmethoden (met behulp van de mobiele telefoon en PIN-betaling) en de digitalisering van het systeem van verlening van een parkeerrecht (een parkeerrecht is in feite toestemming om een auto ergens te mogen parkeren) en parkeerhandhaving.

Deze maatregelen willen wij in 2 stappen tot uitvoering brengen:

1. Betaling parkeerbelasting middels mobiele telefoon (gereed 3e kwartaal 2013, de betaling van de parkeerbelasting middels de mobiele telefoon is relatief eenvoudig en snel in te voeren). Hiervoor wordt een raadsvoorstel over de aanpassing van de parkeerbelastingverordening separaat aan uw raad toegezonden;
2. Digitalisering van het systeem van verlening parkeerrecht en parkeerhandhaving (incl. toevoeging PIN-betaling) (gereed 2e helft 2014, de digitalisering van het systeem van verlening van parkeerrechten en parkeerhandhaving vraagt meer tijd. Deze digitalisering van het systeem zorgt voor nieuwe werkprocessen, ict-toepassingen en een uitgebreid communicatieproces).

Middels deze nota informeren wij de raad over de lopende maatregelen en nemen wij een besluit over de invulling van de basisvoorwaarden om de gewenste aanpassingen in het parkeerbeleid verder vorm te kunnen geven (aansluiting op het Nationaal Parkeer Register). Daarbij introduceren wij een voor Haarlemmermeer een nieuwe manier voor de consument om parkeerbelasting te voldoen (mobiele betaling). Over andere componenten van het nieuwe parkeerbeleid nemen wij de komende tijd afzonderlijke deelbesluiten.

Wat gaan we daarvoor doen?

Stand van zaken lopende maatregelen

1. PRIS

In Hoofddorp Centrum is inmiddels een statisch Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS) gerealiseerd. De toevoeging van dynamisch elementen aan dit PRIS-systeem leidt er toe dat automobilisten nog effectiever dan met statische parkeerverwijzing een parkeerplek kunnen vinden. Medewerking van de eigenaren van parkeergarages is daarvoor noodzakelijk. Niet alle eigenaren van de private parkeergarages zijn bereid bij te dragen aan de realisatie van een dynamisch PRIS-systeem. Met name bij de kosten-batenverhouding zijn er grote bedenkingen. Ook wordt er door sommige eigenaren meer toekomst gezien in zoekapplicaties voor de mobiele telefoon.

Er wordt verder afgezien van de implementatie van dynamische elementen aan het huidige statische PRIS. Wel wordt het huidige statische systeem verder verbeterd door meer in het oog springende bebording.

2. Korte termijn aanpassingen parkeersonering Hoofddorp-Centrum

Voor de aanpassingen van de parkeersonering in Hoofddorp-Centrum is recent het benodigde krediet beschikbaar gesteld. Deze aanpassingen zijn:

- De C-zonering van het Van der Zeeterrein aan te passen naar een B-zone;
- De terreinen aan de Binnenweg, daar waar de tijdelijke bioscoop en bibliotheek hebben gestaan, inrichten als parkeersonering met C-zonering;
- In de Verzetsheldenwijk wordt betaald parkeren ingevoerd met een B-zonering.

Het aanpassen van de zonering en de blauwe zone naar betaald parkeren is gepland op 1 september 2013. De nieuw te plaatsen parkeerautomaten worden ook geschikt gemaakt voor PIN-betaling.

3. Park & Ride Beukenhorst

De Park & Ride garage in Beukenhorst (408 parkeerplaatsen) is nagenoeg gereed. De opening is gepland in juni 2013. Op dat moment is ook de eerste fase van de Taurusavenue gereed zodat een goede bereikbaarheid is gegarandeerd.

4. Parkeerproblematiek Floriande-eilanden 1 t/m 12

Naar aanleiding van een parkeeronderzoek, waaruit blijkt dat er op een aantal eilanden in Floriande een parkeerdruk is, is project aanpak parkeerproblematiek op Floriande eilanden 1 t/m 12 opgenomen in het Deltaplan. Om de parkeerproblematiek aan te pakken krijgen alle twaalf de eilanden een parkeerverbodszone en 30km/h zone vanaf de toegangsbrug. De instelling en verplaatsing van deze zones gaat per 1 juli 2013 in. De 6 eilanden met de hoogste parkeerdruk (eiland 2,3,4,7,10 en 11) krijgen daarbij extra parkeerplaatsen. De plannen hiervoor zijn uitgebreid geparticipeerd en daarop aangepast. Over de uiteindelijke plannen is grotendeels overeenstemming bij de bewoners, maar tegen een aantal nieuwe parkeerplaatsen zijn bezwaren ingediend. Er is daarom besloten om de aanleg van de meest betwiste parkeerplaatsen op eiland 2 uit te stellen tot na het advies van de commissie Bezwaarschriften en ons besluit hierover. De overige werkzaamheden zijn eind mei van dit jaar gestart.

In enkele woonbuurten wordt de parkeerdruk verergerd door onvoldoende benutting van parkeerplaatsen op eigen terrein. Dit speelt ook in delen van Stellinghof en Getsewoud. In Stellinghof is er inmiddels een pilot uitgevoerd om dit probleem aan te pakken. Het doel is om de eigenaren te wijzen op hun verplichting om een parkeerplaats op eigen terrein te hebben en in stand te houden en indien onttrokken, deze weer in de oorspronkelijke staat terug te brengen.

Uit onderzoek bleek dat voor ongeveer 200 percelen in het koopcontract een kwalitatieve verplichting tot het in stand houden van een parkeerplaats op eigen terrein is opgenomen. Bij 30 percelen bleek deze parkeerplaats te zijn onttrokken. Na aanschrijving, direct contact en een laatste waarschuwing met een in gebrekenstelling voldoen op dit moment al 25 percelen aan deze verplichting. Na overleg met de eigenaren worden de parkeerplaatsen op nog 2 percelen teruggebracht. Voor de laatste 3 percelen is een rechtsgang in voorbereiding.

5. Park & Ride locaties

Naast de oplevering van de P&R Beukenhorst en het handhaven van de gratis parkeervoorziening (eerste 24 uur) bij station Nieuw-Vennep, gaat de aandacht uit naar het parkeren in de nabijheid van bushaltes. Vooral de bushaltes bij HOV-verbindingen fungeren vaak als verkapte P&R locatie, vooral die in bewoonde gebieden. De bewoners ervaren dan parkeeroverlast door langparkeerders.

Enerzijds is het mogelijk maken van ketenmobiliteit een prioriteit van de gemeente, anderzijds dient parkeeroverlast nabij de halte voorkomen te worden.

In 2013 gaan we bepalen welke (HOV) haltes geschikt zijn of gemaakt kunnen worden om als P&R te gaan functioneren. Bij andere haltes wordt door parkeerregulering (denk aan parkeerschijfzones) lang parkeren juist tegen gegaan om overlast te voorkomen.

6. Betaald parkeren De Nieuwe Kom

Bij de openstelling van de parkeergarage De Symfonie, in het centrum van Nieuw-Vennep, is met de projectontwikkelaar contractueel vastgelegd dat de gemeente in de directe omgeving van De Symfonie, in de openbare ruimte, betaald parkeren invoert. De tariefstelling dient daarbij gelijk of duurder te zijn dat de tariefstelling in de ondergrondse parkeergarage met een minimum van €0,75/uur. Deze maatregel is conform deze contractuele verplichting gerealiseerd.

Met betrekking tot de leegstand van de ondergrondse parkeervoorziening van Ymere in relatie tot het functioneren van het winkelcentrum als geheel en de vertraging in het project de Nieuwe Kom, zullen in het najaar gesprekken worden gevoerd over een eventuele uitbreiding van het gebied waarbinnen betaald parkeren geldt.

7. Parkeernormering

Met de vaststelling van het Deltaplan Bereikbaarheid zijn ook de parkeernormen voor Haarlemmermeer vastgesteld. Deze normen hebben we destijds bepaald op basis van de landelijke CROW kencijfers. Als uitwerking van de besluiten in het Deltaplan zullen we onze parkeernormen verder specificeren in het 'Handboek parkeernormen Haarlemmermeer'. Hierin zal voor elke functie aan de hand van o.m. de stedelijkheidsgraad, nabijheid van HOV haltes en dubbelgebruik specifiek de normen binnen de bandbreedte van het CROW bepaald worden.

8. Parkeertarifiering en -zonerings

Er is nu geen aanleiding gebleken, in aanvulling op de korte termijn aanpassingen in Hoofddorp-Centrum, voorstellen te doen voor aanpassingen van bestaande parkeertzonerings van de A-, B-, C- en D-zones. De A, B en C-zone zijn de parkeerzones waar parkeerbelasting verschuldigd is. De D-zone is de zogenaamde "blauwe zone" waar binnen de zonetijden met een parkeerschijf geparkeerd kan worden.

Ook is er geen aanleiding om de bij deze zones (A, B en C-zone) toegepaste tarievenstructuur aan te passen.

9. Parkeeronderzoek

Als er vanuit bepaalde gebieden sterke geluiden komen dat er parkeeroverlast wordt ervaren, dan moet onderzoek uitwijzen of deze overlast geobjectiveerd kan worden. Dit is nodig om eventuele reguleringsmaatregelen in te stellen. Dit is een doorlopend proces, dat ad hoc wordt ingezet.

Het onderstaande overzicht geeft alle maatregelen opgenomen in het Deltaplan Bereikbaarheid weer, de planning en de belangrijkste benodigde acties.

Maatregel	Planning gereed	Belangrijkste acties
Statisch PRIS	Eind 3 ^e /begin 4 ^e kwartaal.	Verbeteren bebording.
Korte termijn aanpassingen parkeertzonerings Hoofddorp-Centrum	Sept 2013	Bestelling extra parkeerautomaten (juni 2013). Aanpassing parkeerzones (juli/aug 2013). Aanwijsbesluit voor bekrachtiging aanpassingen (juli/aug 2013).

Park & Ride Beukenhorst	Juni 2013	Organisatie feestelijke opening (mei 2013).
Parkeerproblematiek Floriande-eilanden 1 t/m 12	Medio 2013	Afronding bezwaren parkeerbesluit (mei 2013). Uitvoering (juni 2013).
Park & Ride locaties	2013	Onderzoek uitbreiding en kwaliteitsverbetering (2013).
Invoeren betaald parkeren De Nieuwe Kom	Medio 2014	Overleg stakeholders (2 ^o helft 2013). Invoering betaald parkeren (1 ^o helft 2014).
Parkeernormering	Gereed	
Parkeertarifiering en -zoning	Geen acties	
Parkeeronderzoek	Continue proces	

Verbetering flexibiliteit, klantvriendelijkheid en effectiviteit parkeerbeleid

Het huidige parkeerbeleid voldoet niet meer aan de huidige wensen van de gebruikers van onze parkeervoorzieningen. Het beleid kan flexibeler, klantvriendelijker en effectiever. Er is daarom behoefte aan vernieuwing. Deze vernieuwing willen wij in 2 stappen tot uitvoering brengen:

1. Als onderdeel van een flexibeler en klantvriendelijker parkeerbeleid bieden wij bezoekers (nationaal en internationaal) van Haarlemmermeer op zo kort mogelijke termijn een extra mogelijkheid om te betalen voor het parkeren: via de mobiele telefoon. Dit moet kunnen in de hele Haarlemmermeer, op alle openbare parkeerplaatsen waar betaald parkeren geldt;
2. Ter verbetering van de flexibiliteit, klantvriendelijkheid en effectiviteit van het parkeerbeleid wordt dit zo veel als mogelijk gedigitaliseerd. Vooral de onderdelen van het beleid die betrekking hebben op verlening van en handhaving op parkeerrechten (een parkeerrecht is in feite toestemming om een auto ergens te mogen parkeren) willen wij zoveel als mogelijk op geautomatiseerde wijze inrichten. Een gang naar het loket blijft wel altijd mogelijk.

1) Betaling parkeerbelasting middels mobiele telefoon

Het proces waarbij men via mobiele telefoon betaalt gaat als volgt:

Zodra men parkeert in een gebied waar betaald moet worden voor het parkeren, meldt de consument dit via zijn mobiele telefoon aan de aanbieder van het mobiele parkeersysteem. Dat kan via speciale applicaties op smartphones, maar ook door bijvoorbeeld het versturen van een sms of het bellen naar een speciaal nummer. Er wordt vanaf dat moment elektronisch geregistreerd dat de consument parkeert. Zodra de consument weer vertrekt, meldt hij dit via zijn mobiele telefoon. Ook dit wordt elektronisch geregistreerd en de parkeerkosten worden automatisch berekend en afgerekend. Om hiervan gebruik te kunnen maken moet een klant een abonnement afsluiten bij een aanbieder. Als onderdeel van dit abonnement worden de parkeerkosten bij de klant in rekening gebracht. Daarnaast heeft de klant zijn kosten voor het gebruik van de mobiele telefoon. De aanbieder verrekent de kosten met de gemeente.

Voor het invoeren van mobiel betalen voor parkeren wordt aansluiting gezocht bij het Nationaal Parkeer Register (NPR). Het NPR krijgt een centrale plek in de hele digitaliseringsslag en is voorbereid op verdere innovaties in de toekomst. Omdat ook alle providers voor mobiele betaling op het NPR zijn aangesloten, hoeven we geen aparte overeenkomsten te sluiten met die providers

De parkeerbelastingverordening moet worden aangepast om de nieuwe manier van betalen mogelijk te maken. Hiervoor wordt een raadsvoorstel over de aanpassing van de parkeerbelastingverordening separaat aan uw raad toegezonden. Ook moeten werkprocessen worden aangepast, omdat er een extra controleactie bij komt. De extra handhavingsacties kunnen worden uitgevoerd binnen de nu beschikbare handhavingscapaciteit.

Parkeerautomaten moeten voor mobiel betalen worden voorzien van een bord met automatennummer ("parkeerzonecode") conform het NPR. De parkeerautomaten zelf behoeven geen aanpassing. De realisatie is gepland in eind september 2013.

2) Digitalisering van het parkeersysteem

Voor de digitalisering van het parkeersysteem worden majeure aanpassingen doorgevoerd. Er wordt een nieuw reguleringssysteem ingevoerd. Hiervoor is aanpassing van de ICT-infrastructuur nodig en de automaten worden gedigitaliseerd. Nieuwe parkeerproducten worden ingevoerd (een systeem van "parkeerrechten" met nieuwe flexibele vergunningen en ontheffingen, digitale invalidenparkeerkaarten, abonnementen etc.) die voldoen aan de wensen van de moderne samenleving en zorgen voor flexibilisering en verbetering van de klantvriendelijkheid. Deze diensten kunnen mensen thuis achter de computer regelen. Ook in het kader van de volledige digitalisering van het parkeersysteem is aansluiting op het Nationaal Parkeer Register (NPR) de beste optie. Het NPR wordt beheerd door de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) en kan via het gemeentelijk handhavingssysteem worden gekoppeld aan het kentekenregister. Van de gelegenheid wordt tevens gebruik gemaakt om de parkeerautomaten geschikt te maken voor PIN-betaling.

Hiermee zijn behoorlijke investeringen en veranderingen gemoeid. Voor de besluitvorming van deze maatregelen stellen wij een separaat voorstel op welke wij de raad ter besluitvorming zullen voorleggen. Dit voorstel is het 3e kwartaal van 2013 gereed. De uitwerking en implementatie van dit plan zal ca. 1 jaar in beslag gaan nemen.

Effecten

Het NPR is via het handhaafsysteem van de gemeente te koppelen aan het kentekenregister van de RDW. In het NPR worden de gebieds- en tariefinformatie van parkeerplaatsen in Haarlemmermeer opgenomen. Vervolgens kan via verschillende wegen worden aangemeld of iemand ergens parkeert. Dit proces verloopt via het Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten (SHPV), dat een coöperatie is van gemeenten. Het SHPV onderhoudt contracten met aanbieders en door aan te sluiten kan de gemeente gebruik maken van het NPR.

Door aan te sluiten op het NPR maken wij een nieuwe benadering mogelijk voor het parkeerbeleid. Deze gaat uit van het verlenen van parkeerrechten. Een parkeerrecht is in feite toestemming om een auto ergens te mogen parkeren. Die toestemming wordt

verkregen door de parkeerkosten te voldoen, of als men beschikt over een parkeervergunning of -onthefving, of een gehandicaptenparkeerkaart (GPK). In het NPR worden de parkeerrechten vastgelegd. Daardoor wordt het zeer eenvoudig om te controleren op afgegeven parkeerrechten. Er hoeft voor de handhaving alleen gecontroleerd te worden in het register of er een parkeerrecht is verleend voor het betreffende kenteken. Dat gaat automatisch met speciale scanapparatuur. De wijze waarop een parkeerrecht is verkregen is bij controle niet van belang.

Consumenten kunnen zelf kiezen hoe zij hun parkeerrecht verkrijgen. Meestal houdt dit in dat elke keer dat geparkeerd wordt de parkeerbelasting wordt betaald (via een parkeerautomaat of mobiele telefoon). Een parkeervergunning is in feite een langdurig doorlopend verleend parkeerrecht, net als een GPK. Het aanvragen gebeurt digitaal of aan het loket. Door elektronische registratie in het NPR gaat het aanvragen, verlenen en blokkeren van vergunningen en GPK's zeer efficiënt. Er kan zelfs voor gekozen worden om consumenten die beschikken over een langlopend parkeerrecht, zelf een kenteken te laten koppelen aan dit parkeerrecht. Dat is bijvoorbeeld handig bij tijdelijke auto's (vanwege reparatie van het eigen voertuig) of wisselende dienstauto's. Door deze mogelijkheid in te voeren, wordt het systeem zeer gebruiksvriendelijk en kost het verlenen, aanpassen en blokkeren van parkeervergunningen veel minder personele inzet. Deze mogelijkheden komen ook tegemoet aan de wensen van consumenten.

Wat mag het kosten?

De omvang van de kosten en baten bij de digitalisering van het gehele parkeersysteem, inclusief de mogelijkheid van mobiel betalen, is afhankelijk van een groot aantal factoren, waarvan vele vooraf niet meetbaar zijn. Dit maakt een reële inschatting niet mogelijk. De ervaring in verschillende andere gemeenten is dat de resultante van alle effecten (mobiele betaling parkeerbelasting en digitalisering van het parkeersysteem) budgettair neutraal is, waar bovendien een duidelijke toename van de servicegerichtheid van de gemeente tegenover staat.

Hieronder beschrijven we kosten van de invoering van betaling middels de mobiele telefoon. Voor de digitalisering van het gehele parkeersysteem volgt een separaat voorstel. De financiële consequenties worden in dit voorstel nader uiteengezet.

Operationele kosten betaling middels de mobiele telefoon

Er worden twee nieuwe kostenposten geïntroduceerd:

1. Berichtenverkeer
2. Betalingskorting parkeerbelasting

1. Berichtenverkeer

Het SHPV berekent kosten voor het berichtenverkeer (1,5 cent per bericht) en werkt met een vast kortingspercentage (met de intentie om in meerjarig perspectief gereduceerd te worden om geheel te verdwijnen) aan de aanbieders (2%). Onder 'berichten' wordt verstaan: de berichten die worden verstuurd bij het aan- en afmelden door parkeerders en de berichten die worden verstuurd met handhavingcontrole. Aansluiting op het NPR en lidmaatschap van SHPV brengen op zichzelf geen kosten met zich mee. Het gebruik van de diensten brengen wel kosten met zich mee.

De hieronder weergegeven tarieven zijn exclusief BTW. Bij start kiest de gemeente een bundel die het beste past op basis van het verwachte aantal transacties. De bij een bundel behorende bundelprijs dient jaarlijks te worden voldaan. Aan het eind van het jaar vindt verrekening plaats op basis van het aantal transacties. Mocht dan blijken dat een andere bundel economisch meer passend is, dan zal automatisch op basis van de economisch best passende bundel verrekening plaatsvinden. Aan het eind van het jaar kunnen de binnen een bundel niet geconsumeerde transacties meegenomen worden naar het volgende jaar. Dit heeft echter geen opschortende werking voor de jaarlijkse betaling van de bundelprijs.

	Bundelprijs	Aantal berichten binnen bundel	Tarief per bericht buiten bundel
Bundel 1	€ 5.000,-	200.000	€ 0,025
Bundel 2	€ 30.000,-	1.200.000	€ 0,015
Bundel 3	€ 220.000,-	30.000.000	€ 0,010

De verwachting is dat Haarlemmermeer aan een bundel van € 30.000,- voldoende heeft.

2. Betalingskorting parkeerbelasting

Als een provider de geïnde parkeerbelasting binnen 30 dagen aan de gemeente overmaakt, ontvangt hij een betalingskorting van 2%. Dit is een afspraak die SHPV heeft gemaakt met de aanbieders van mobiel voor parkeren. De verwachting is dat dit percentage in de loop van de tijd zal afnemen. De hoogte van het bedrag hangt af van hoeveel consumenten via de mobiele telefoon gaan betalen, en wat hun parkeerduur is. Een betrouwbare schatting van het bedrag is daardoor niet op voorhand te maken, daarom wordt in onderstaande berekening een schatting van 25% gemaakt.

Een schatting van de kosten van de genoemde nieuwe kostenposten levert het volgende op:

Opbrengst uit automaten (begroting 2012):	€	1.900.000,-	
Stel dat 25% per mobiel betaald wordt:	€	475.000,-	
Betalingskorting parkeerbelasting (2%):	€	9.500,-	
<u>Kosten Bundel 2:</u>	€	<u>30.000,-</u>	<u>+</u>
TOTAAL:	€	39.500,-	(per jaar)

Omdat er sprake is van een betalingskorting (in feite wordt het te betalen bedrag ingehouden op de inkomsten), dat deel van de kosten (€ 9.500,-) rechtstreeks verrekend met de inkomsten uit parkeergelden.

De kosten voor "Bundel 2" zijn onder te verdelen in twee onderdelen:

- Kosten die voortvloeien uit handhavingacties (handhavingsberichten)
- Kosten die voortvloeien uit het gebruik door consumenten (aan- en afmeldberichten, afdracht over inkomsten)

Aan de hand van het daadwerkelijk gebruik moeten de bundelkosten jaarlijks verdeeld worden over de budgetten van respectievelijk de cluster Handhaving en Toezicht en de cluster Beheer en Onderhoud.

Wie is daarvoor verantwoordelijk?

De gemeenteraad stelt de kaders vast voor de uitvoering van het mobiliteitsbeleid. Het college is verantwoordelijk voor de uitvoering. Binnen het college is de portefeuillehouder Mobiliteit namens het college verantwoordelijk voor de uitvoering van het beleid zoals is vastgelegd in het Deltaplan Bereikbaarheid en het Uitvoeringsprogramma.

Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?

Het informeren van de raad vindt plaats via de jaarlijkse actualisatie van het Uitvoeringsprogramma. Wanneer bij individuele projecten wordt afgeweken van de vooraf aangegeven planning wordt de raad hierover geïnformeerd.

Overige relevante informatie

Juridische aspecten

Voor aansluiting op het NPR en lidmaatschap van de coöperatie SHPV zijn geen aanbestedingen nodig. Artikel 160 van de Gemeentewet bepaalt dat deelneming in een coöperatie, zoals het SHPV, moet worden voorgelegd aan de raad zodat deze wensen en bedenkingen aan het college kan kenbaar maken. Op 12 juni jl. is de raad – op grond van artikel 160 van de Gemeentewet – in de gelegenheid gesteld om gedurende twee weken wensen en bedenkingen ten aanzien van het lidmaatschap van de coöperatie Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten (SHPV) ter kennis van het college te brengen.

Ook is goedkeuring van Gedeputeerde Staten benodigd.

Om het mobiel betalen voor parkeren mogelijk te maken dient de Parkeerbelastingverordening gewijzigd te worden. Hiervoor wordt een raadsvoorstel over de aanpassing van de parkeerbelastingverordening separaat aan uw raad toegezonden. Na vaststelling door de raad van de 1e wijziging van de Parkeerbelastingverordening 2013 zal deze op de gebruikelijke wijze worden bekendgemaakt. Voornoemde wijziging treedt in werking op 15 september 2013.

Evaluatie

Een half jaar na implementatie zullen wij de effecten van het mobiel betalen voor parkeren onderzoeken. Daarbij beschouwen wij de volgende variabelen:

- Saldo parkeerbatens en lasten;
- Aantal ontduikingen parkeerbelastingen;
- Publieke opinie.

De uitkomsten van de evaluatie kunnen reden zijn om het parkeerbeleid bij te sturen. Omdat we een nieuwe parkeerverordening gaan opstellen, worden de uitkomsten gebruikt bij het opstellen hiervan.

In- en externe communicatie

De opstelling van een communicatieplan is onderdeel van de uitrol van het project.

In het communicatieplan is van belang dat er wijds gecommuniceerd wordt over de invoering van de mogelijkheid om voortaan via de mobiele telefoon te betalen.

Maatregel	Planning gereed	Belangrijkste acties
Betaling parkeerbelasting middels mobiele telefoon	Medio 2013	Aanpassing parkeerbelastingverordening (juni/juli 2013). Aanmelding NPR en SHPV (juni/juli 2013). Communicatie omtrent verandering na bespreking met de raad (september 2013)
Digitalisering van het parkeersysteem	2 ^e helft 2014	Opstelling separaat voorstel digitalisering (3 ^e kwartaal 2013). Opdrachtverlening digitalisering parkeerautomaten, incl. PIN-betaling (4 ^e kwartaal 2013). Ontwerp nieuwe werkprocessen en ICT-aanpassingen (4 ^e kwartaal 2013 t/m 2 ^e kwartaal 2014) Aanpassing werkprocessen en ICT (3 ^e kwartaal 2014). Aanpassing parkeerverordening (3 ^e kwartaal 2014) Aanpassing parkeerbelastingverordening (3 ^e kwartaal 2014). Communicatie omtrent aanpassingen (2 ^e en 3 ^e kwartaal 2014).

4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
namens dezen,
de portefeuillehouder,



drs. M.J. Bezuijen

Bijlage(n)
Geen