



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

HANDHAVING

Sleutel tot een succesvolle parkeerstrategie



Over

Deze publicatie is uitgewerkt in het kader van het Park4SUMP-project, gefinancierd via het Horizon 2020-programma Onderzoek en Innovatie van de Europese Unie onder subsidieovereenkomst nr. 769072

Park4SUMP is een project dat deel uitmaakt van het CIVITAS Initiatief. Lees meer via - civitas.eu

Titel

Handhaving
Sleutel tot een succesvolle parkeerstrategie

Auteur(s)

Ivo Cré, POLIS

Erkenning

Deze publicatie is mogelijk gemaakt dankzij de bijdragen van organisaties die betrokken zijn bij het Park4SUMP-project, en die we allemaal bedanken voor hun respectieve bijdragen.

Ook speciale dank aan de European Parking Association (EPA) voor het in de verf zetten van de beste praktijken op het gebied van handhaving van parkeren op straat via de tweejaarlijkse EPA-prijzen voor parkeren op straat.

Recensie:

Susan Tully, onderzoeker Edinburgh Napier University, Schotland, Verenigd Koninkrijk
Robert Pressl, project manager, Mobiliteitsonderzoek Oostenrijk FGM-AMOR

Vrijwaringsclausule

De standpunten in deze publicatie zijn de exclusieve verantwoordelijkheid van de genoemde auteurs en geven niet noodzakelijk de standpunten van de Europese Commissie weer.

Auteursrechten

Alle afbeeldingen in deze publicatie zijn eigendom van de genoemde organisaties of personen. De inhoud van deze publicatie mag worden gekopieerd en verder gebruikt.

December 2020



INHOUD

1. Over deze brochure.....	5
1.1 Samenvatting en leeswijzer	5
1.2 Focus van deze brochure: handhaving van gereguleerd en betaald parkeren.....	5
2. Sleutel tot succes: een evenwichtige aanpak	6
2.1 Straatreglementering	7
2.2 Dienstverlening	7
2.3 Het genereren van inkomsten.....	7
3. Het parkeerhandhavingproces definiëren.....	9
Uitgangspunt: Eerlijk en efficiënt, voor de lokale overheid en voor bestuurders	9
3.1 Handhaving van parkeerovertredingen is een proces dat is verankerd in het SUMP.....	9
3.2 Cruciale stappen in het handhavingproces	10
4. Handhavingprincipes	12
Principe 1: Ontwerp parkeersystemen waaraan bestuurders gemakkelijk kunnen voldoen.....	13
Principe 2: Moedig mensen aan om de regels te respecteren.....	13
Principe 3: Volg zoveel mogelijk civielrechtelijke administratieve procedures.....	14
Principe 4: Sancties moeten proportioneel zijn	14
Principe 5: Handhavingprocedures moeten transparant zijn	14
Principe 6: Eerlijke en gelijke behandeling van de verschillende parkeerklanten	15
Principe 7: Waardeer uw handhavers	15
5. Handhavingsinstrumenten	17
5.1 Straatontwerpelementen om handhaving mogelijk te maken.....	17
5.2 Wielklemmen plaatsen en wegslepen.....	17
5.3 Digitale parkeerhandhaving	17
5.4 Handhavinggegevens gebruiken om beleidsbeslissingen te onderbouwen	19
6. Specifiek handhavingprobleem	21
6.1 Frauduleus gebruik van de Europese parkeerkaart voor mensen met een handicap	21
6.2 Nieuwe uitdagingen.....	22
7. Lijst van referenties.....	24



Scan-auto in Trondheim
Bron: © Trondheim parkering



1. Over deze brochure

1.1 SAMENVATTING EN LEESWIJZER

In deze brochure deelt het PARK4SUMP-project inzichten over parkeerhandhaving. Na het definiëren van de focus van de publicatie - handhaving van gereguleerd en betaald parkeren (zie paragraaf 1.2), wordt een evenwichtige aanpak voorgesteld voor de drie doelstellingen van parkeerhandhaving (straatreglementering, dienstverlening en het genereren van inkomsten) (Hoofdstuk 2: Sleutel tot succes: een evenwichtige aanpak). In het derde hoofdstuk wordt parkeerhandhaving gedefinieerd als een proces dat is ingebed in het SUMP (Hoofdstuk 3: Het parkeerhandhavingsproces definiëren). In hoofdstuk 4 (Handhavingsprincipes) worden 7 principes uiteengezet waaraan een betrouwbaar handhavingsbeleid voor parkeren dient te voldoen. Hoofdstuk 5 belicht de belangrijkste handhavingsinstrumenten en hoofdstuk 6 behandelt specifieke handhavingskwesaties, waaronder enkele nieuwe uitdagingen.

1.2 FOCUS VAN DEZE BROCHURE: HANDHAVING VAN GEREGULEERD EN BETAALD PARKEREN

Parkeervoorzieningen zijn er in vele vormen en met verschillende faciliteiten.

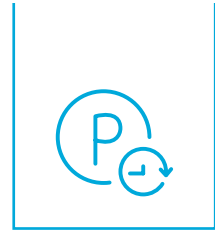
Parkeren op andere plaatsen dan op straat biedt automobilisten de mogelijkheid om hun voertuig te stallen in openbaar toegankelijke, semi-openbare (bijv. supermarkt tijdens openingstijden) of privé parkeervoorzieningen (bijv. kantoorparking). Deze ruimten kunnen met een (virtuele) barrière beveiligd het zijn, of onbeveiligde ruimten. Hoewel de overheid in sommige gevallen een rol speelt

bij het verwijderen van voertuigen van privé terreinen, is dit niet de focus van de publicatie.

Het parkeeraanbod op straat bestaat uit gereguleerd parkeren, waarbij locatiegebonden regels gelden voor wie mag parkeren (vergunning, type voertuig) en voor hoe lang, maar er is geen betaling ter plaatse vereist. Dit kan ook van toepassing zijn voor betaalde parkeerregimes. Zowel gereguleerde als betaalde parkeerregimes bepalen een parkeerrecht op basis van de geldende regels voor (betaald) parkeren, wat van het grootste belang is bij het handhaven van het parkeerbeleid. Dit parkeerrecht is gebaseerd op locatie en tijd, waardoor het mogelijk is om op een bepaalde plaats op een bepaald tijdstip te parkeren.

En tot slot is er of fout parkeren - parkeren op locaties die niet toegewezen of geschikt zijn voor parkeren, zoals voetpaden, autowegen, enz. Dit heeft vaak gevolgen voor de verkeersveiligheid van andere weggebruikers.

We richten ons in deze brochure op de handhaving van het beleid en de maatregelen voor parkeren op straat, en meer bepaald op gereguleerd en betaald parkeren. In hoofdstuk 7 - nieuwe uitdagingen, belichten we een beperkt aantal nieuwe en toekomstige handhavingsuitdagingen die verder gaan dan deze focus.



2. Sleutel tot succes: een evenwichtige aanpak

Voordat we beginnen met het bespreken van gedetailleerde aspecten van parkeerhandhaving, is het goed om te begrijpen waarom steden zich met deze activiteit bezighouden. Wat zou er gebeuren als er geen of onvoldoende handhaving zou zijn? Er zou chaos ontstaan op straat, burgers zouden zich in de steek gelaten voelen (zowel automobilisten die een parkeerplaats zoeken als andere weggebruikers) en de inkomsten uit parkeren zouden kelderen. Daarom beoogt een goed handhavingsbeleid voor parkeren op straat een evenwichtige benadering van verschillende doelstellingen: straatreglementering, dienstverlening en het genereren van inkomsten.



Een parkeerwachter in dienst in Trondheim, Noorwegen.
Bron: © Trondheim parkering



2.1 STRAATREGLEMENTERING

De basisvorm van de handhavingsstrategieën voor parkeren op straat beoogt een eenvoudig maar belangrijk hoofddoel: steden willen **chaos** in hun straten **voorkomen**. Straatreglementering wordt toegepast om een ordelijk gebruik van de beschikbare stedelijke ruimte te bewerkstelligen. Dit sluit aan bij PARK4SUMP's "parkeerprincipe 20": altijd een bepaald aantal parkeerplaatsen vrijhouden. Daarnaast kan straatreglementering leiden tot **verbeterde openbare ruimten**, waar meer ruimte kan worden voorzien voor wandelen, fietsen en andere activiteiten op straat. Straatreglementering kan ervoor zorgen dat de ruimte op straat prioritair beschikbaar is voor verschillende gebruikersgroepen, zoals bewoners, bezoekers of bestelwagens - en dus niet alleen het beheren van parkeren in functie van locatie en tijd, maar ook met het oog op het **functionele gebruik** van de capaciteit op straat.

2.2 DIENSTVERLENING

Handhavingsstrategieën maken bewoners en bezoekers bewust van de hoge waarde van parkeren in het centrum van de stad. Deze kosten kunnen financieel zijn (betalen van het parkeertarief of de bewonersvergunning) of psychologisch (beperking in tijd en ruimte). Deze waarde moet worden weerspiegeld door de kwaliteit van de parkeerdienst. Aan het gebruik van deze dienst (het parkeeraanbod op straat) zijn kosten verbonden voor de parkeerder. Parkeerhandhaving is in de meeste gevallen de zichtbare vorm van de parkeerdienst voor bewoners en bezoekers. Deze kosten kunnen worden gecompenseerd met een dienstverlening. De meest voor de hand liggende dienst aan de

parkeerder is dat hij privé gebruik **kan maken van openbare ruimte**. De handhaving van het parkeerreglement maakt dat deze dienst beschikbaar is voor automobilisten die zich aan de regels houden. De dienstverlening kan bestaan uit **eenvoudige betalingsmogelijkheden**, bijvoorbeeld achteraf betalen. Achteraf betalen vervangt een directe boete, maar biedt de bestuurder een bepaalde tijd om de parkeerkosten te betalen. Een bijkomende dienst (voor alle burgers) is dat het beheersysteem van parkeren op straat de kwaliteit van het stedelijke domein verhoogt.

2.3 HET GENEREREN VAN INKOMSTEN

Net als bij rekeningrijden voor weggebruikers, is het genereren van inkomsten uit parkeren het middel om een doel te bereiken. De aangerekende prijs initieert een gedragsverandering die bedoeld is om de systeemprestaties te verbeteren. De ontvangen betalingen zorgen vervolgens voor een stabiele inkomstenstroom. Inkomsten kunnen worden gehaald uit **parkeervergunningen voor bewoners** of bedrijven uit **parkeergelden**. Bij niet-naleving in combinatie met handhaving kunnen parkeerboetes bijkomende inkomsten opleveren. Een bijkomende bron van inkomsten is het feit dat strikt beheer van parkeren op straat kan helpen om **de inkomsten te verhogen uit parkeervoorzieningen op andere plaatsen dan op straat**.

Als deze drie elementen niet in evenwicht zijn, zal het parkeerbeleid niet effectief (bijvoorbeeld door gebrek aan naleving), eerlijk of efficiënt zijn. Het zal te duur zijn voor de organiserende overheid en / of voor de parkeerder.

¹ CIVITAS Park4SUMP, "Goede redenen en principes voor Parkeermanagement", beschikbaar via https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-10/PARK4SUMP_arguments_and_principles_NL_web.pdf



© Rupprecht Consult 2019

De 12 stappen van duurzame stedelijke mobiliteitsplanning (2de editie) - Een overzicht van de besluitvormer
Bron: © Rupprecht Consult 2019



3. Het parkeerhandhavingsproces definiëren

UITGANGSPUNT:

Eerlijk en efficiënt, voor de lokale overheid en voor bestuurders

Maak eerst de regelgeving en handhaving eerlijk en efficiënt. Bijvoorbeeld: maak de boete hoger waar parkeren ander verkeer hindert, en zorg ervoor dat iedereen evenveel risico loopt op een boete als hij een regel overtreedt. Leg in de beginfase geen boete op voor de eerste of tweede overtreding, maar geef alleen een waarschuwing. Laat mensen weten waar en hoe het ingezamelde geld wordt besteed.

3.1 HANDHAVING VAN PARKEEROVERTREDINGEN IS EEN PROCES DAT IS VERANKERD IN HET SUMP

Een goed ontworpen parkeerbeleid draagt bij aan de doelstellingen die in het SUMP zijn vastgelegd. Dit vertaalt zich naar lokale parkeerregels, die worden toegepast door middel van verkeersborden, straatontwerp, straatuitrusting (betaalautomaten, sensoren...) en diensten (betalingssystemen, vergunningsregelingen...).

De rol van parkeerhandhaving is om naleving of niet-naleving van lokale parkeervoorschriften te bevestigen en vervolgens te handelen bij niet-naleving. Maar er is meer: niet alleen kunnen de inkomsten uit handhavingsboetes en vergoedingen worden gebruikt voor het algemeen belang (bij voorkeur om het SUMP te implementeren!), de gegevens die via parkeerhandhaving worden verzameld kunnen ook helpen om het SUMP-beleid en de maatregelen te evalueren en aan te passen.

Het beeld dat burgers hebben van parkeerhandhaving, is dat van een persoon die een ticket verstrekt. Dit is slechts een deel van het verhaal. Parkeerhandhaving is een proces en moet ook op die manier worden beschouwd en gepland door de bevoegde lokale overheid. Het parkeerhandhavingsproces is een integraal onderdeel van het plan voor duurzame stedelijke mobiliteit (SUMP).



Auto's geparkeerd op het voetpad in Krakau.
© Robert Pressl.

3.2 CRUCIALE STAPPEN IN HET HANDHAVINGSPROCES

Het parkeerhandhavingproces bestaat uit twee grote fasen. De eerste fase bestaat erin om te controleren of een voertuig het recht heeft om geparkeerd te zijn op de plaats waar het wordt aangetroffen, de tweede fase bestaat erin om te reageren op elke niet-naleving. Deze fasen zijn bij handmatige en digitale parkeerhandhaving dezelfde.

1. Bevestigen van naleving of niet-naleving van lokale parkeervoorschriften

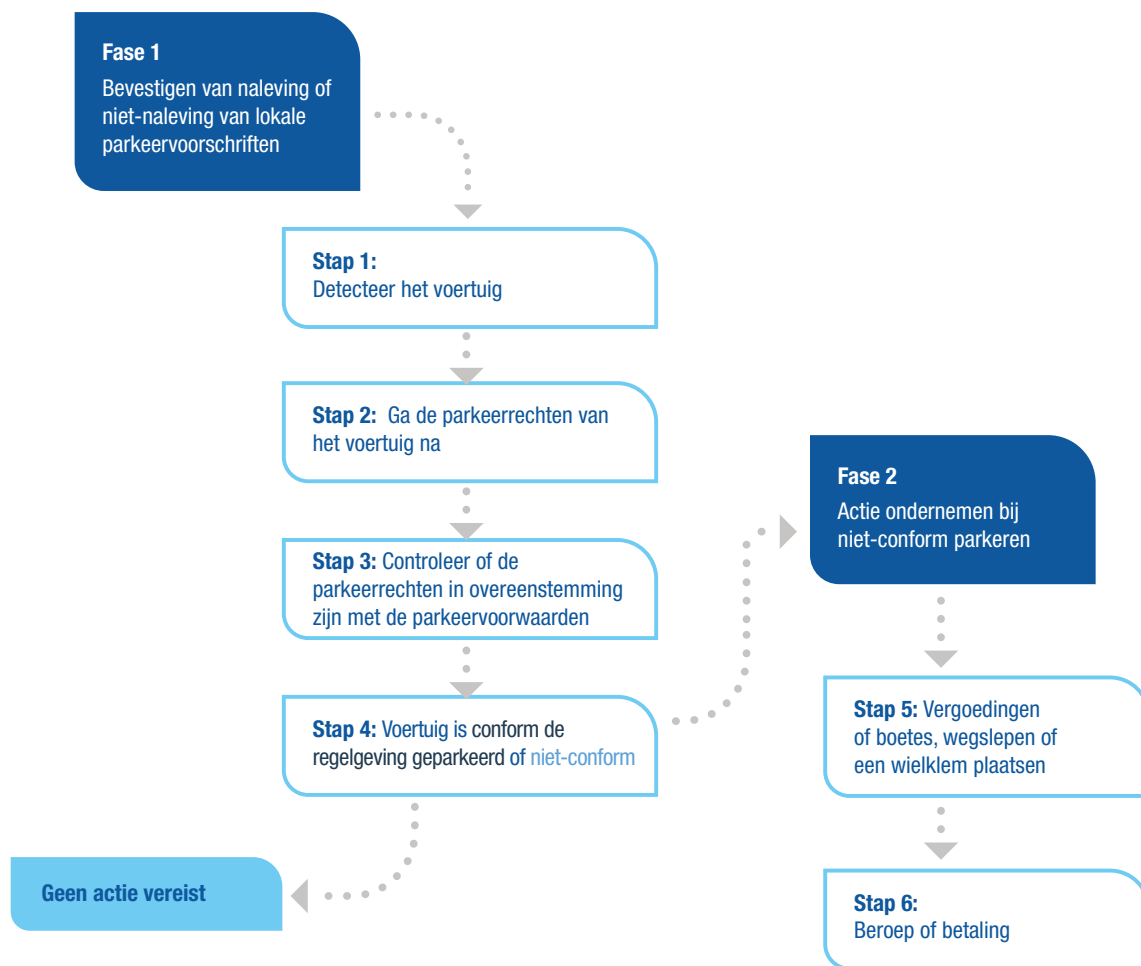
De eerste stap is om een voertuig te detecteren. Een persoon (de parkeerwachter) of een apparaat (camera) merkt het voertuig op. Vervolgens moet de parkeerwachter de parkeerrechten van het voertuig controleren aan de hand van de parkeervoorwaarden die gelden op het tijdstip en de plaats waar het voertuig wordt aangetroffen. Het parkeerrecht kan bestaan uit een vergunning (bewoner, parkeerkaart voor mindervaliden,

elektrisch voertuig, dienstwagen enz.), een tijdsindicator (parkeerschijf in welke vorm dan ook) of een betalingsbewijs (papieren ticket of cloud-gebaseerde toepassing). Het controleren van de overeenstemming tussen de parkeervoorwaarden en de parkeerrechten kan handmatig gebeuren (bijv. de parkeerwachter controleert het ticket of de vergunning) of digitaal (bijv. een camerasysteem met automatische nummerplaatherkenning verifieert de parkeerrechten van het betrokken voertuig door consultatie van een bestand waarin alle parkeerrechten opgeslagen zijn - zie hieronder voor verdere uitleg).

Dit deel van het handhavingproces wordt afgesloten door ofwel het voertuig toe te laten (het voertuig heeft het recht om op het gegeven tijdstip van de dag op de opgegeven locatie te parkeren), ofwel het parkeerrecht van het voertuig als niet-conform te identificeren en naar de volgende fase te gaan.

2. Actie ondernemen bij niet-conform parkeren

Afhankelijk van nationale en lokale kaderregelingen kan niet-naleving op verschillende manieren worden



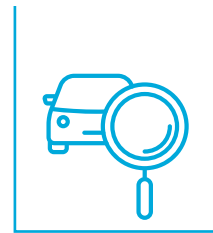
Grafiek 1: Actie ondernemen bij niet-conform parkeren

aangepakt: de afhandeling kan strafrechtelijk of niet-strafrechtelijk zijn (zie onderstaande grafiek 2) en inbreuken kunnen leiden tot het aanrekenen van boetes of soms administratieve kosten. In sommige steden worden niet-conform geparkeerde voertuigen weggesleept of worden de wielen ervan vastgeklemd; soms wordt dit toegepast bij wagens van niet-inwoners, om ervoor te zorgen dat de boete betaald wordt. In de procedure voor het opleggen van parkeerboetes moet ook de mogelijkheid worden voorzien om in beroep te gaan tegen de beslissing van de lokale overheid.

Een belangrijk punt in de procedure is het achterhalen van de identiteit en het adres van de eigenaar van het voertuig. Deze kwestie is problematisch voor bestuurders die in het buitenland gedomicilieerd zijn, aangezien steden geen toegang hebben tot nationale voertuigregistratiebestanden van andere landen. In de meeste EU-landen worden te betalen

parkeerboetes of -vergoedingen opgestuurd aan de eigenaar van het voertuig (of de meest frequente gebruiker in geval van leasecontracten). Er zijn momenteel geen coherente en unieke Europese oplossingen om het probleem van toegang tot voertuigregistratiegegevens tussen overheden op te lossen.

Bovenstaande stappen kunnen door de stad worden uitgevoerd of worden uitbesteed aan een derde partij. Hierna wordt het voorbeeld gegeven van de stad Praag, die haar handhavings- en strafprocedure geleidelijk heeft verbeterd. De voertuigen die instaan voor het toezicht en uitgerust zijn met camera's, zijn eigendom van een derde partij, maar een gecentraliseerd IT-systeem van de stad (CIS Centraal Informatiesysteem) verzamelt alle gegevens die nodig zijn voor de toepassing van de reglementering.



4. Handhavingsprincipes

De PARK4SUMP-ervaring laat zien dat steden geleidelijk meer digitale tools gebruiken om het parkeren te beheren

	Handhaving is volledig handmatig.	Personeelsleden die instaan voor de handhaving maken gebruik van camera's en / of elektronische kaartautomaten.	Ze maken gebruik van alle beschikbare technologieën en worden bijgestaan door auto's of motoren die beschikken over technologie om nummerplaten te lezen.
Aantal steden	5	9	5

	EERLIJK	EFFICIËNT
Parkeerbeheerder	<p>Binnen nationaal wettelijk kader</p> <p>Voor buitenlandse voertuigen geldt hetzelfde handhavingsregime</p> <p>Specifieke parkeerbehoeften aanpakken (bijv. parkeren voor mindervaliden)</p> <p>Opbrengsten worden gebruikt om diensten te financieren</p>	<p>Kostenefficiënt</p> <p>Tijdbesparend</p> <p>Boetes worden geïnd</p> <p>Tevreden medewerkers</p>
Bestuurder	<p>Iedereen wordt geconfronteerd met hetzelfde handhavingsregime</p> <p>Weten dat iedereen betaalt voor parkeren.</p> <p>Inkomstengebruik dat de stad ten goede komt</p> <p>Transparante procedures en mogelijkheid om in beroep te gaan</p>	<p>Duidelijk begrip van hoe en waar te betalen</p> <p>Informatie beschikbaar in verschillende talen</p> <p>Geen manipulatie van het voertuig (wielklem plaatsen, wegslepen), 'simpele' geldoverdracht om het handhavingsproces af te ronden</p>



Daarnaast evolueren steden van pure politie-gestuurde handhaving naar administratieve afhandeling van ongewenst parkeergedrag - waarbij specifieke handhavingstaken vaak worden uitbesteed aan private partijen. Deze twee trends: digitalisering en sterkere focus op dienstverlening kunnen een uitdaging vormen voor lokale overheden. In dat opzicht is het essentieel om een aantal handhavingsprincipes te volgen.

PRINCIPE 1:

Ontwerp parkeersystemen waaraan bestuurders gemakkelijk kunnen voldoen

Het is niet verwonderlijk dat de naleving toeneemt met een effectievere handhaving. Handhaving is geen doel op zich: het is een middel om naleving van de parkeerregelgeving te realiseren. Een goed ontworpen regeling verbetert de naleving. Er zijn andere middelen die steden kunnen gebruiken om de naleving te verbeteren, zoals het ontwerp van straten, verkeersborden, gebruikersinformatie, betalingsmogelijkheden en digitale middelen.

Deze elementen kunnen het voor chauffeurs gemakkelijker maken om zich aan de regels te houden, maar chauffeurs moeten ook worden gemotiveerd om deze te respecteren. Dit vereist dat regelgeving legitiem is: de controles moeten noodzakelijk en proportioneel zijn. Dit vereist ook dat de regelgeving goed uitgelegd wordt en 'eenvoudig' is.

PRINCIPE 2:

Moedig mensen aan om de regels te respecteren

Burgers moeten de relatie tussen hun gedrag en de kwaliteit van de stedelijke omgeving begrijpen. De stad kan transparant zijn over hoe inkomsten uit boetes / vergoedingen worden gebruikt - met name met het oog op het reserveren van deze inkomsten voor het uitvoeren van overheidsbeleid of voor de SUMP-maatregelen van de stad.

De parkeerbeheerder kan een positief gevoel creëren rond het betalen voor parkeren. Door

middel van marketingcampagnes kunnen consumenten bewuster worden gemaakt van de noodzaak van gereguleerd parkeren. Een correcte betaling voor het parkeren kan worden ondersteund door loyaliteitsprogramma's. Dit gebeurt niet vaak en kan - indien geïmplementeerd - worden gekoppeld aan een verschuiving naar duurzamer mobiliteitsgedrag. Beloningen kunnen worden gecreëerd door prijsprikkels en het aanbieden van alternatieve mobiliteitsoplossingen.

Lissabon past een zachte handhaving toe

Historisch gezien werd de opvolging van het illegaal parkeren in Portugal als zeer slecht beoordeeld. De politie was erg terughoudend om parkeerovertradingen op te leggen, waardoor de inkomsten uit betaalde parkeerplaatsen daalden. Een privébedrijf nam de handhavingstaak over. Ze verlaagden de boetes voor onbetaald parkeren, schaften impopulaire maatregelen zoals wielklemmen af en seriële overtreders kregen hogere boetes. Deze veranderingen werden goed onthaald en sinds de invoering van het nieuwe systeem is het aantal klachten beperkt, wat het succes ervan aantoont. Na implementatie in 2005 verdubbelden de inkomsten in minder dan drie maanden.

PRINCIPE 3:

Volg zoveel mogelijk civielrechtelijke administratieve procedures

Overtreding van de regels voor gereguleerd parkeren en betaald parkeren op locaties die voor dit doel zijn bestemd, kan het best worden gehandhaafd wanneer dit niet als een strafbaar feit is aangemerkt. De handhavingprocedures worden bij voorkeur behandeld volgens het burgerlijk bestuursrecht eerder dan volgens het strafrecht. Op deze manier kan parkeerbeheer gemeentelijke

inkomsten opleveren die kunnen worden gebruikt om duurzame mobiliteit te stimuleren!

Dit is uiteraard afhankelijk van de nationale wetgeving.

Een stap verder is om parkeerovertredingen helemaal uit het strafrecht te halen, zodat niet-politiepersoneel het volledige handhavingproces kan uitvoeren. Een groot voordeel van deze oplossing is dat de inkomsten uit vroegere boetes nu inkomsten zijn voor de stad in plaats van voor de staat.

Wat PARK4SUMP stelt:

Zelfs als er op papier een handhavingregime bestaat, is het mogelijk dat dit slechts gedeeltelijk wordt uitgevoerd omdat het verkeerde personeel met deze taak is belast. Handhaving is vaak verdeeld over verschillende organisaties. Terwijl de politie vaak instaat voor de parkeerovertredingen, controleren stadseigen of private partijen het betaald parkeren. Deze laatste werken veelal goed, maar de politie komt vaak tijd tekort en heeft belangrijkere taken dan het controleren van parkeerovertredingen. Een oplossing die in deze situatie vaak wordt gebruikt, is om de verantwoordelijkheid voor handhavingsovername over te dragen van de politie naar stadseigen of private partijen. Ze volgen eventuele parkeerovertredingen op en geven deze door aan de politie die de daadwerkelijke boete oplegt.

PRINCIPE 4:

Sancties moeten proportioneel zijn

De acties die worden ondernomen na de vaststelling van niet-naleving moeten een voldoende afschrikmiddel zijn om de doelstelling van het parkeerreglement te bereiken (bijv. turnover tot de beschikbaarheid van 15% van de parkeerplaatsen), maar moeten ook redelijk en acceptabel zijn. Ze moeten ervoor zorgen dat de chauffeur zijn of haar eigen gedrag heroverweegt, en niet dat hij of zij de stad en haar beleid afkeurt. Een aanbeveling zou kunnen zijn om vergelijkbare tarieven te hanteren voor parkeerboetes als het niet-betalen voor openbaar vervoer.

Fysieke manipulaties van het voertuig moeten worden vermeden. Praktijken zoals wegslepen of wielklemmen plaatsen zouden alleen mogen gebeuren omwille van veiligheids- of beveiligingsredenen, of als het risico groot is dat hoge bedragen aan parkeerinkomsten of boetes niet kunnen worden geïnd.

PRINCIPE 5:

Handhavingprocedures moeten transparant zijn

De overheid moet ervoor zorgen dat de bestuurder de volledige handhavingprocedure begrijpt. Naast de betalingsbevestiging dient er een contactpunt te zijn voor meer informatie. Mijlpalen in de handhavingprocedure moeten openbaar worden gemaakt. Er zou een redelijke benadering kunnen worden ontwikkeld om met



Sofia: wegslepen van een auto.
© Robert Pressl

verschillende talen om te gaan en de mogelijkheid om beroep aan te tekenen tegen een beslissing in het kader van het handhavingsbeleid moet voorzien worden met minimale drempels.

PRINCIPE 6:

Eerlijke en gelijke behandeling van de verschillende parkeerders

De publieke steun voor parkeerbeleid kan in het gedrang komen als het niet mogelijk is om de parkeerregels voor alle voertuigcategorieën op een vergelijkbare manier af te dwingen. Er moet een eerlijke en gelijke behandeling nagestreefd worden van de verschillende gebruikerscategorieën (bijv. buitenlandse voertuigen, stedelijke goederenlogistiek en dienstvoertuigen, voertuigen met een vergunning van het Diplomatiek Korps...). Dit belet niet dat de inspanningen inzake handhaving worden geconcentreerd op specifieke gebieden (hoge druk, lage naleving, kennisgeving van einde parkeertijd via digitale betalingssystemen) of voor specifieke gebruiksgevallen (bijv. parkeerplaatsen voor mindervaliden, kort parkeren en plaatsen voor laden en lossen).

PRINCIPE 7:

Waardeer uw handhavers

De parkeerhandhavers of parkeerwachters zijn de sterkste schakel in het handhavingsproces. Ze zijn niet alleen degenen die rechtstreeks te

maken hebben met de bestuurders, maar ze zijn ook de personen die de dagelijkse praktische en operationele beslissingen nemen om de handhaving tot een succes te maken. Ze moeten volledig worden ondersteund bij het uitvoeren van hun werk.

Een goede en regelmatige opleiding van de parkeerwachters is belangrijk, zodat ze mensen kunnen helpen met parkeer- en andere vragen en niet alleen boetes uitdelen. Opleidingen in taal en communicatieve vaardigheden zijn belangrijk. De lijst van verantwoordelijkheden van de parkeerwachters kan verder worden uitgebreid met andere aspecten naast parkeren. Parkeerwachters kunnen deelnemen aan gemeenschapsactiviteiten en 'ogen op straat' worden of ze kunnen zich concentreren op het ondersteunen van toeristen. Ze worden dan in feite ambassadeurs van de stad. Hun werkschema moet in dat geval voldoende tijd bieden om deze aanvullende taken op zich te nemen.

Technologie speelt bij deze ondersteuning een belangrijke rol. Gebruiksvriendelijke en gemakkelijk bedienbare handapparatuur, eenvoudig te volgen beslissingsbomen die wijzen naar de juiste beslissingen die moeten worden genomen, open communicatielijnen met de backoffice voor ondersteuning ... Het draagt allemaal bij aan het professionele welzijn van de parkeerwachter.

VK / Noorwegen: veranderingen met het oog op meer professionaliteit.

De British Parking Association (BPA) heeft een voortrekkersrol gespeeld bij het ontwikkelen van nieuwe kwalificaties en opleidingen voor de sector parkeren op straat. In Groot-Brittannië werken ongeveer 80.000 mensen in de parkeersector, waaronder 15.000 'Civil Enforcement Officers' (handhavingsambtenaren). De BPA heeft een systeem van zachte accreditatie voor haar leden ingevoerd dat opleidingsnormen en beroepskwalificaties voor de sector bepaalt.

PARK4SUMP-partnerstad Trondheim meldt dat hun manier van opleiden van het handhavingspersoneel resulteert in een lager aantal ziektedagen en een lager personeelsverloop. Meer hierover in het [videoverslag van Trondheim](#).



Scan-auto in Rotterdam.
© FGM Harry Schiffer



5. Handhavingsinstrumenten

5.1 STRAATONTWERPELEMENTEN OM HANDHAVING MOGELIJK TE MAKEN

Zoals vermeld in 'Principe 1: Ontwerp parkeersystemen waaraan bestuurders gemakkelijk kunnen voldoen' draagt het ontwerp van de stedelijke omgeving waar parkeerregels gelden bij aan de naleving ervan door de automobilist. De stad zou duidelijke en algemeen begrijpelijke bewegwijzering moeten installeren die de gereguleerde zones afbakenen en de toepasselijke reglementering in de straat toelichten. Parkeerplaatsen kunnen duidelijk worden aangeduid en onderscheiden van de rest van de openbare ruimte, om aan te geven waar je kunt parkeren. Dit kan op verschillende manieren gebeuren, met kleurcodering in verf of met verschillende oppervlaktematerialen. Dit kan zelfs de verschillende gebruiksmogelijkheden van de parkeerplaatsen aangeven (bijv. plaatsen voor mensen met een handicap, logistiek, bewoners, shop & go-plaatsen).

5.2 WIELKLEMMEN PLAATSEN EN WEGSLEPEN

Een **wielklem**, ook wel **wiellaars** of **parkeelaars** genoemd, is een apparaat dat is ontworpen om te voorkomen dat motorvoertuigen worden verplaatst. In zijn meest voorkomende vorm bestaat het uit een klem die over het wiel van een voertuig wordt geplaatst, en die ontworpen is om te voorkomen dat de klem zelf of het wiel wordt verwijderd. In sommige gebieden wordt bij een parkeerovertreding een wielklem geplaatst op het voertuig, maar deze praktijk is controversieel. Hetzelfde geldt voor het verwijderen van voertuigen: vaak mogen lokale overheden voertuigen wegslepen die achtergelaten zijn of illegaal op de openbare weg geparkeerd

staan. Voertuigen worden dan naar een centrale locatie gesleept waar voor de vrijgave ervan een aanzienlijke vergoeding moet worden betaald (naast de sleepkosten).

5.3 DIGITALE PARKEERHANDHAVING

Steden kunnen alleen die handhavingsprocedures en technologieën implementeren die vereist / toegestaan zijn in de nationale wetgeving.

Parkeerhandhaving heeft in de meeste gevallen een digitale component, ook al is het een eenvoudig gegevensbestand waarmee de boetes worden opgevolgd. Hoewel de technologieën rijp zijn, kunnen regelgevingskwesaties de effectieve invoering ervan bemoeilijken. Deze regelgevingskwesaties kunnen vele vormen aannemen: de noodzaak om digitaal erkende parkeerovertredingen persoonlijk dubbel te controleren, moeilijkheden om toegang te krijgen tot het nationale nummerplaatregister om redenen van gegevensbescherming, enz.

Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG): let op!

Voor zowel digitale als persoonlijke processen: privacy van persoonsgegevens staat centraal en de AVG (ook bekend onder de Engelse afkorting GDPR) is van toepassing. De stad moet AVG-conforme procedures ontwerpen en is ook verantwoordelijk voor de AVG-conformiteit van haar aannemers. De stad moet haar gegevensbeschermingsbeleid bekendmaken en een gegevensbeschermingsverantwoordelijke aanwijzen. Informatie van compatibele stuurprogramma's moet uit het systeem worden verwijderd, tenzij ze zich aanmelden voor een account-gebaseerd systeem. Digitale tools kunnen in verschillende stadia van het parkeerhandhavingsproces worden toegepast:

Voertuigdetectie:

- Willekeurig en slim uitgestippelde routes van parkeerwachters: eerlijke en efficiënte handhaving is deels gebaseerd op apparaten die parkeerwachters willekeurig uitgestippelde routes laten volgen, maar parkeerwachters ook stuurt naar locaties met een verwachte lage naleving van de betalingsverplichting. In een meer gevorderd stadium kan automatische detectie door scan-voertuigen en robots ook een rol gaan spelen.
- Geautomatiseerde nummerplaatherkenning (ANPR): camera's kunnen op scan-auto's of scan-bromfietsen worden gemonteerd.
- Realtime aanwezigheidsdetectie: naast de bestaande gegevens over parkeergarages en -terreinen wordt steeds meer informatie over parkeerplaatsen op straat gedetecteerd door sensoren en camera's. Dit maakt een betere route-aanduiding en ook analyse van de bezetting mogelijk. Dit vereist echter nauwkeurige GIS-kaarten van de bestaande parkeerplaatsen in een stad, inclusief regelmatige aanpassingen (bijv. wanneer regels tijdelijk worden gewijzigd).

Detectie van niet-naleving

- Handapparaten om parkeerrechten te controleren. Deze kunnen worden uitgerust met camera's, geolocators en printers.
- Digitaal bestand van parkeerrechten: de meeste digitale parkeerregelingen zijn opgebouwd op basis van een digitaal bestand (op een server) dat de parkeerrechten bevat die aan voertuigen zijn toegewezen (via nummerplaten). Deze rechten kunnen tijdelijk zijn (tegen betaling) of permanent (parkeren voor bewoners, parkeren voor mensen met een handicap). Ze zijn altijd locatiegebaseerd (het recht van een bewoner om te parkeren is bijvoorbeeld beperkt tot zijn buurt), maar locaties kunnen verschillen in grootte (straat, zone, volledige stad). Dit gegevensbestand is de referentie voor handhaving en zal fungeren als datahub voor parkeerbeheer.
- Nationaal gegevensbestand met geregistreerde voertuigen

- Bilaterale overeenkomsten van stad tot staat, van staat tot staat.

Maatregelen bij niet-naleving: boetes en vergoedingen

- Papierloze afgifte van betalingsinstructies
- Online beroep

De digitale tools kunnen gecombineerd worden in een stadsparkerdashboards: verschillende marktspelers bieden dashboards aan die informatie samenbrengen die gegenereerd wordt

Het Nederlandse Nationaal Parkeerregister

De digitaal opgeslagen gegevens van het Nationaal Parkeerregister zijn een belangrijke troef voor een soepele parkeerhandhaving. Nummerplaten van geparkeerde auto's kunnen in real-time worden geverifieerd met behulp van scan-auto's. De nummerplaat wordt gecontroleerd aan de hand van een landelijk register van parkeerrechten met geografische referenties die in het parkeerregister worden bewaard, met name vergoedingen of vergunningen. Door deze aanpak is de betalingsbereidheid aanzienlijk vergroot. Park4SUMP partnerstad Rotterdam is een mooi voorbeeld van digitale parkeerhandhaving. [Bekijk deze video.](#)



Volledig digitaal handhavingsproces	Persoonlijke benadering
<p>Potentieel om de handhaving te verzekeren op meer parkeerplaatsen.</p> <p>De eerlijkheid van het systeem neemt toe naarmate de handhaving op meer parkeerplaatsen wordt verzekerd.</p> <p>Na de initiële investering zijn de marginale kosten van extra handhaving laag. Deze efficiëntiewinst kan elders worden toegewezen.</p> <p>Handhavers vinden het leuk, hun werkstatus neemt toe.</p> <p>Parkeren wordt onderdeel van een algemene overgang naar e-overheid.</p>	<p>Nationale wetgeving staat automatische nummerplaatherkenning (ANPR) niet toe.</p> <p>Gebrek aan digitale cultuur en infrastructuur in de stad.</p> <p>Geen gecentraliseerde en gemakkelijke toegang tot het nummerplatenregister.</p> <p>Digitalisering kan een te groot project zijn voor een kleine parkeerhandhavingseenheid.</p> <p>Maakt 'gemeenschapshandhaving' mogelijk - ogen op straat en extra taken zoals het geven van informatie aan toeristen.</p> <p>Arbeidsintensiever, banen voor mensen.</p>

Redenen voor digitale of persoonlijke aanpak van parkeerhandhaving

door de bovengenoemde digitale tools, gegevens verzamelen uit verschillende bronnen en deze integreren en analyseren: bezetting, financieel rendement, enz. zijn in één oogopslag beschikbaar.

Digitale tools kunnen ook voor verschillende doeleinden worden gebruikt. Dit 'dubbel gebruik' kan kosten besparen, maar heeft ook zijn wettelijke beperkingen. Digitale handhavingsinstrumenten kunnen worden gebruikt voor andere (straf) overtredingen: camerabeelden van de automatische nummerplaatherkenning (ANPR) kunnen worden gebruikt om te controleren op gestolen voertuigen of onverzekerde voertuigen.

5.4 HANDHAVINGSGEGEVENS GEBRUIKEN OM BELEIDSBESLISSINGEN TE ONDERBOUWEN

Digitale en persoonlijke handhavingsprocessen leveren interessante informatie op over het

functioneren van steden. Slimme parkeerhandhavers en mobiliteitsafdelingen zullen deze gegevens optimaal gebruiken om hun activiteiten en strategieën te onderbouwen (bijv. het SUMP).

Dit heeft ook betrekking op het parkeerprincipe PARK4SUMP 23 - wacht tot observatiegegevens beschikbaar zijn over de daadwerkelijke vraag alvorens te bouwen aan het voldoen van de voorspelde vraag². Geaggregeerde handhavingsgegevens helpen om de daadwerkelijke vraag en parkeerdruk in kaart te brengen. Het geeft ook informatie over de betalingstarieven, betaalautomaten die de meeste / minste incasso's genereren, buiten gebruik zijn de betaalautomaten, straten met de meeste of de minste parkeerovertradingen.

De informatie kan de onderhouds- en controle-inspanningen aansturen. Defecte betaal- en displayautomaten, vernielde bewegwijzering enz. kunnen sneller worden hersteld als informatie op een gestructureerde manier wordt aangepakt.

² CIVITAS Park4SUMP, "Goede redenen en principes voor Parkeermanagement", beschikbaar via https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-10/PARK4SUMP_arguments%20and%20principles_NL_web.pdf



De zilveren auto stopt nabij een wagen die fout geparkeerd staat op het voetpad.
© shutterstock.com



6. Specifiek handhavingsprobleem

6.1 FRAUDULEUS GEBRUIK VAN DE EUROPESE PARKEERKAART VOOR MENSEN MET EEN HANDICAP

Cruciaal in handhavingsstrategieën is een gemeenschappelijke interpretatie van parkeerrechten voor mensen met een handicap. Er is een gestandaardiseerde parkeerkaart voor mindervaliden die in alle EU-landen wordt erkend. Met deze parkeerkaart kan een persoon met een handicap, die het recht heeft om bepaalde parkeervoorzieningen in zijn EU-land van verblijf te gebruiken, zich gemakkelijker verplaatsen op het grondgebied van een ander EU-land en gebruik maken van alle parkeervoorzieningen die in dat EU-land aan mindervaliden zijn toegekend.

Deze aanbeveling voorziet in de standaardisatie van de lay-out van parkeerkaarten voor mensen met een handicap en hun erkenning door de EU-landen, om het vrije verkeer van personen met de auto te vergemakkelijken. De bijlage met de titel "Bepalingen betreffende het communautaire model van de parkeerkaart voor mensen met een handicap" bevat zeer specifieke bepalingen over hoe de Europese standaardkaart eruit moet zien; ze specificiert de hoogte, breedte, kleur, materiaal (geplastificeerd), inhoud en hoe en waar de informatie die specifiek is voor de EU-landen moet worden weergegeven. EU-landen blijven verantwoordelijk voor de uitgifte van de kaart.

In dit verband gebruiken EU-landen hun eigen definitie van beperking en bepalen zij de procedures voor het toekennen van de kaart. De aanbeveling is niet bedoeld om de manier te veranderen waarop de parkeerkaart voor mindervaliden op nationaal

niveau wordt geïmplementeerd. Niettemin heeft de Europese dimensie een substantiële impact op het vrije verkeer en het zelfstandig leven van mindervalide EU-burgers. Veel lidstaten hebben functies toegevoegd die niet in de aanbeveling zijn opgenomen: Antikopieerpapier; Hologram; Streepjescode of QR-code; NFC-tag voor draadloze kaartdetectie.

Operatie Activeren

De politie van Dublin is in 2017 begonnen met een specifieke actie ('operation enable') om het gebruik van parkeerplaatsen voor mindervaliden en van parkeervergunningen te controleren. Vergunningen die frauduleus worden gebruikt, worden in beslag genomen en teruggestuurd naar de uitgever. Overtreders worden vervolgd. De operatie werd ondersteund door een online campagne op sociale media, met aanwezigheid op tv en radio. De campagne is buiten Dublin herhaald.

³ Het communautaire model is ingevoerd bij Aanbeveling 98/376/EG van de Raad.



Het is belangrijk op te merken dat naarmate de voordelen van de parkeerkaart toenemen, ook de neiging tot fraude door illegale vervalsing of verhandeling van dergelijke kaarten toeneemt. De harmonisatie van de kaarten heeft ertoe geleid dat ze ook heel sterk vereenvoudigd zijn, waardoor ze gemakkelijker kunnen worden vervalst. Er moet dus rekening worden gehouden met aanvullende veiligheidskenmerken om namaak en vervalsing te voorkomen.

Fraude met parkeerkaarten voor mindervaliden kent drie hoofdtypen:

1. Gebruik van de kaart door andere personen dan de houder: dit zijn vaak gezinsleden of verzorgers van de houder;
2. Gebruik van de kaart van een overleden persoon: familieleden leveren de kaart niet in na het overlijden van de houder;
3. Gebruik van duplicaten: houders van de kaart of personen die namens hen handelen, vragen om een duplicaat van de kaart terwijl ze het origineel nog hebben (verboden praktijk).

6.2 NIEUWE UITDAGINGEN

Van parkeerhandhaving tot beheer van openbare ruimte

In steden zoals Barcelona zijn parkeerhandhavers begonnen met het controleren van busstroken, bushaltes, oversteekplaatsen voor voetgangers, dubbel parkeren en plaatsen voor laden en lossen, om de verkeersstroom / veiligheid te helpen verbeteren. Hun verantwoordelijkheden kunnen zich ook uitstrekken tot monitoring en rapportage over de toestand van alle elementen van het stedelijke landschap die onder de verantwoordelijkheid van de lokale overheid vallen, inclusief technische uitrusting (roltrappen en liften, fontein, verkeerssignalisatie en -lichten, straatmeubilair (containers en vuilnisbakken) en stedelijk groen.

Passend gebruik van parkeerplaatsen met elektrische laadinfrastructuur

Nieuwe functies van parkeerplaatsen op straat, zoals de toegang tot elektrische laadinfrastructuur, vergroten de handavingsuitdaging. Als er specifieke plaatsen zijn gereserveerd voor elektrische voertuigen, kan de parkeerwachter dan controleren of het voertuig elektrisch is en aan het opladen is (zelfs met aangesloten kabels)?

Handhaving van fietsenstalling

De stad Leuven (België) beheert actief het parkeren van fietsen op straat aangezien deze stad geconfronteerd wordt met grote aantallen fietsen in haar straten. Sommige straten zijn voorzien van geschilderde fietsparkeerzones waar men de fiets voor een korte periode kan stallen. Als belangrijkste handavingsinstrument kan de politie fietsen meenemen, die vervolgens naar een centrale stalling worden gebracht waar ze kunnen worden opgehaald. Dit kan gebeuren als er een permanente parkeerbeperking is voor fietsen, een tijdelijke beperking voor specifieke evenementen, als een fiets voorzien is van een label en 3 weken stilstaat, of als een fiets de toegang blokkeert.

Handhaving van parkeerreglement bij gebouwen

Parkeernormen zijn de bouwvoorschriften die aangeven hoeveel parkeercapaciteit nieuwe gebouwen moeten bieden. Het Brussels Gewest past zijn parkeernormen voor gebouwen waar mensen tewerkgesteld zijn met terugwerkende kracht toe op het bestaande gebouwenbestand. Dit beleid wordt geïmplementeerd door middel van de milieuvergunningen die werkgevers nodig hebben om hun bedrijfsactiviteiten uit te oefenen. In het kader van de milieurapportage moet het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerapporteerd.

Het overschot aan parkeerplaatsen tegenover de vastgestelde normen moet geleidelijk worden weggewerkt, of de betrokken bedrijven worden beboet / belast. Het voordeel van dit beleid is dat



Een auto parkeert foutief op het voetpad.
© shutterstock.com

normen. De Gewestelijke Milieudienst Brussel controleert de jaarlijkse aangiften van beschikbare parkeer capaciteit in werkruimten.

Handhaving tegen kwaadwillende app-ontwikkelaars

Niet alleen automobilisten kunnen parkeerregels overtreden. App-leveranciers kunnen ook lokaal beleid en regelgeving belemmeren. Twijfelachtige praktijken, zoals het privé verhandelen van openbare ruimte of het doorverkopen van privé parkeerplaatsen zonder te voldoen aan de lokale of algemene veiligheidsvoorschriften, kunnen niet worden getolereerd. Handhaving neemt in dit geval de rol van gerechtelijke vervolging over.

er geen concurrentievoordeel is voor het uitstellen van de renovatie van gebouwen of voor de verhuur van gebouwen die niet voldoen aan de huidige

Nederland: Parkeerapp Parkeerwaker verboden

In februari 2021 verbood een Nederlandse rechter de app Parkeerwaker. Deze app verwittigt bestuurders die niet betaald hebben voor het parkeren over naderende scan-auto's. De uitspraak is gebaseerd op het feit dat de app gebruikers uitnodigt om 'verkeerd te handelen'. De stad Amsterdam stapte naar de rechter nadat de eerste contacten tussen de stad Amsterdam en de app-ontwikkelaar niet tot het verwachte resultaat hadden geleid. De app was gebaseerd op het ophalen van dashcam-gegevens van gebruikers - en zo de beweging van de scan-auto's in kaart te brengen. De rechtbank oordeelde dat het publieke belang in deze zaak zwaarder weegt dan de commerciële belangen.



7. Lijst van referenties

1. Park4SUMP (2020), Goede redenen en principes voor Parkeermanagement. Verkrijgbaar bij; <https://park4sump.eu/resources-tools/publications>
2. Polis Parking Paper 2012, Flow? Destination! Towards standardised solutions for urban parking (Stroom? Bestemming! Naar gestandaardiseerde oplossingen voor parkeren in de stad)
3. Polis Parking Paper 2013, How can we make on-street parking a success? (Hoe kunnen we parkeren op straat tot een succes maken?)
4. Polis Parking Paper 2018, Local Opportunities for Digital Parking (Lokale kansen voor digitaal parkeren)
5. Polis Parking Paper 2019, Parking and urban development (Parkeren en stedelijke ontwikkeling)
6. Park4SUMP Video's over parkeerhandhaving. Verkrijgbaar bij; <https://park4sump.eu/index.php/resources-tools/videos>
7. www.europeanparking.eu/en/awards/ met waardevolle informatie over parkeerregelingen op straat en hun handhavingsaspecten



www.Park4SUMP.eu



@civitas_P4S



Civitas Park4SUMP



Park4SUMP

De auteurs bezitten de unieke verantwoordelijkheid over de inhoud van dit document. Het reflecteert niet noodzakelijk de opinie van de Europese Unie. De Europese Commissie is niet verantwoordelijk voor het gebruik van de informatie in deze brochure voor eigen toepassing. Alle beelden zijn voorzien door de respectievelijke partners (tenzij anders vermeld) en mogen vrijblijvend gereproduceerd worden met vermelding van deze publicatie.



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Park4SUMP is een project van het CIVITAS Initiatief.
Lees meer via - civitas.eu

Dit project wordt gesubsidieerd door het Horizon 2020 programma voor Onderzoek en Innovatie van de Europese Unie, onder de overeenkomst 769072.