

Parkeerbeheer Gemeente Barneveld

April 2011

Inhoudsopgave:

Inhoud

Inleiding:.....	3
Leeswijzer:.....	3
Geschiedenis:.....	3
Inzichtelijk maken huidige organisatie parkeerbeheer:.....	4
Optimalisatie eigen organisatie:	5
Organisatiemodellen:	6
Model 1: uitbesteding:.....	6
Model 2: eigen beheer:	6
Model 3: samenwerking met andere gemeenten in een coöperatie:.....	6
Multicriteria-analyse:	7
Advies:.....	9
Coöperatie ParkeerService U.A.:	9
Juridische Aspecten:	10
Deelname coöperatie ParkeerService U.A.	11
Start onderdeel 3:	11
3.1 Geldmanagement.....	11
Huidige situatie:.....	11
Nieuwe situatie:.....	12
3.2 Gowthorpeplein:	12
Huidige situatie:.....	13
Nieuwe situatie:.....	13
Vervolgstappen:	14
Samenvatting en conclusies:	15
Bijlagen:.....	15

Inleiding:

Parkeerbeheer wordt in onze gemeente de komende jaren een steeds belangrijker onderwerp. In het coalitieakkoord 2010-2014 wordt hier onder het programma verkeer aandacht aan besteed. Voldoende beschikbare parkeerruimte met een goede dienstverlening is een belangrijk aandachtspunt. Het coalitieakkoord kent een duidelijke opdracht: gericht onderzoek doen naar verzelfstandiging van parkeerbeheer. Om dit onderzoek goed uit te voeren is in de eerste plaats beknopt inzichtelijk gemaakt hoe parkeerbeheer in onze gemeente op dit moment is georganiseerd. Daarnaast is onderzocht op welke terreinen er een optimalisatie van de huidige situatie te behalen is en tenslotte is verzelfstandiging van parkeertaken in beeld gebracht.

Bij het gerichte onderzoek naar verzelfstandiging van parkeerbeheer is een duidelijke scheiding gemaakt tussen beheer en beleid. Beleid rond parkeren is en blijft een taak voor de gemeente. Denk hierbij aan uitbreiding capaciteit, tarieven, de te maken keuzes voor vrij- of betaald parkeren en in welke vorm dit uitgevoerd moet worden. Dit onderzoek richt zich dus uitsluitend op de beheerstaken. Wel kunnen beheer en beleid niet los van elkaar worden gezien. Het college staat voor de opdracht om in de periode 2011-2013 in totaal € 300.000.- structureel te bezuinigen via een beter exploitatieresultaat. Dit kan alleen worden bereikt door beleid en beheer goed op elkaar af te stemmen. Daarom is ervoor gekozen om naast dit onderzoek naar verzelfstandiging van parkeerbeheer een onderzoek te doen naar parkeerbeleid. Dit onderzoek is verwoord in de Notitie Parkeerbeleid 2011, die gelijktijdig met dit voorstel aan uw college en de gemeenteraad zal worden aangeboden.

Het onderzoek verzelfstandiging parkeerbeheer is één van de eerste projecten uit de onlangs opgezette projectenpool binnen de gemeentelijke organisatie. Het project is binnen de eigen organisatie uitgevoerd middels een stuurgroep (verantwoordelijke wethouder, directeur projecten en de projectleider) en een projectgroep, bestaande uit medewerkers van de diverse betrokken vakafdelingen.

Leeswijzer:

In deze nota wordt, na een kleine terugblik, de huidige situatie voor wat betreft parkeerbeheer in onze gemeente in beeld gebracht. Vervolgens wordt beschreven hoe we de huidige beheerssituatie kunnen optimaliseren, waarbij gebruik is gemaakt van een door collega gemeenten ingesteld onderzoek. Uit dit onderzoek komen drie mogelijke beheersvormen naar voren: uitbesteden, eigen beheer en samenwerking binnen een coöperatie. Deze laatste beheersvorm komt voor onze gemeente als beste keuze naar voren en wordt in deze nota verder uitgewerkt, waarbij aansluiting bij coöperatie ParkeerService U.A. wordt voorgesteld. Deze coöperatie werkt met een cafetariamodel, waarbij instroom op onderdelen mogelijk is. Voor onze gemeente wordt voorgesteld om op de onderdelen geldmanagement (veiligheid) en achteraf betaald parkeren (serviceverhogend) in te stromen.

Geschiedenis:

In 1994 is besloten om in de gemeente Barneveld betaald parkeren in te voeren. In dat jaar werden parkeerautomaten en parkeermeters, bestemd voor het vooraf betaald parkeren geplaatst op een aantal parkeerterreinen in en rond het centrum van Barneveld.

Deze parkeerautomaten en parkeermeters waren in 2009 sterk verouderd en werden vervangen door 14 nieuwe parkeerautomaten. Ook werd in 2010 een start gemaakt met het achteraf betaald parkeren op het Gowthorpeplein in Barneveld. Dit plein werd middels slagbomen afgesloten, er werden 2 parkeerautomaten geplaatst, alsmede camera's en een intercom met directe verbinding naar een beveiligingsbedrijf.

Op dit moment wordt ook gewerkt met parkeervergunningen voor kort/lang parkeren binnen het centrum, vergunningen voor bewoners en vergunningen voor mensen met een handicap.

Betaald parkeren vraagt om handhaving. Het controleren/handhaven op de terreinen waar vooraf betaald parkeren geldt wordt uitgevoerd door de gemeentelijke boa's. Zij zorgen ook voor de controle op de verleende vergunningen, zorgen voor het legen van de parkeerautomaten, het uitlezen van de chipknip en dragen zorg voor een eerste controle van apparatuur bij storingen.

De door de boa's uitgereikte naheffingsaanslagen worden binnen de eigen organisatie verwerkt, waarbij ook de klachtenafhandeling, de bezwaar- en beroepschriften binnen de eigen organisatie worden behandeld.

Tot op heden zijn de regietaken (beleid, contractmanagement, aansturing toezicht, geldgaring e.d.) bij diverse afdelingen ondergebracht. Voor een aantal uitvoeringstaken zijn verschillende marktpartijen ingehuurd. Met name voor wat betreft de beheerstaken ontbreekt een duidelijk overzicht in de taken/kosten en inkomsten.

Inzichtelijk maken huidige organisatie parkeerbeheer:

Het coalitieakkoord kent een duidelijke opdracht: gericht onderzoek doen naar verzelfstandiging van parkeerbeheer. Uiteraard is het van belang om hierbij eerst een goed beeld te hebben van de huidige beheerssituatie rond parkeren. Op dit moment wordt het beheer rond parkeren door diverse afdelingen binnen de gemeentelijke organisatie uitgevoerd, ondersteund door een aantal marktpartijen. Er zijn drie hoofdlijnen aan te geven: het verlenen van dagvergunningen/ontheffingen, de beheerstaken rond vooraf betaald parkeren en de beheerstaken rond achteraf betaald parkeren. In onderstaande tabel is dit per onderdeel weergegeven.

Onderdeel 1: verlenen van dagvergunningen en ontheffingen	Wat (aantallen per jaar in 2010)	Wie
dagvergunningen kort parkeren centrum	260	afd. LEV
dagvergunningen langparkeren centrum	54	afd. LEV
verlenen/verlengen gehandicaptenvergunningen	350	afd. WZI
Verlenen parkeervergunningen voor bewoners binnen parkeerzones	290	afd. V&I

Onderdeel 2: beheerstaken rond vooraf betaald parkeren	Wat (aantallen per jaar in 2010)	Wie
kleine storingen 14 betaalautomaten	BMO uren verwerkt in handhaving parkeercontrole	afd. BMO en marktpartij TMC.
onderhoud/repairatie 14 betaalautomaten	jaarcontract	Marktpartij: TMC
handhaving parkeercontrole	50 uur per week	afd. BMO
Verwerking fiscaliseringaanslagen	2500	afd. FIN
Verwerking aanmaningen fiscaliseringaanslagen	325	afd. FIN
Verwerking dwangbevelen fiscaliseringaanslagen	90	afd. FIN
Verwerking bezwaar- en beroepschriften	85	afd. FIN
Geldmanagement (contant geld en chipknip)	zie onderdeel 3	Zie onderdeel 3

Onderdeel 3: beheerstaken rond achteraf betaald parkeren (Gowtorpeplein)	Wat (aantallen per jaar in 2010)	Wie
Kleine storingen 2 betaalautomaten en slagboom Managementstaken rondom storingen	6 uur per week 2 uur per week	afd. BMO afd. V&I

Onderhoud/repairatie betaalautomaten en slagboom	jaarcontract	marktpartij: WPS
Klantcontacten via intercom	jaarcontract	marktpartij: MPL
Geldmanagement (contant geld en chipknip)	6 uur per week 2 uur per week excl. marktpartij	afd BMO afd. PUB marktpartij: Brinks

Optimalisatie eigen organisatie:

Door de projectgroep is per onderdeel gekeken naar een mogelijke optimalisatie binnen de eigen organisatie. Zoals uit bovenstaande tabel blijkt, zijn diverse afdelingen binnen de eigen gemeente en een aantal marktpartijen actief op de diverse onderdelen van parkeerbeheer. Afstemming tussen de diverse afdelingen en marktpartijen vind op dit moment nog onvoldoende plaats. Als we kijken naar onderdeel 1 (verlenen vergunningen en ontheffingen) en onderdeel 2 (vooraf betaald parkeren) blijkt dat de uitvoerende taken goed in onze organisatie zijn ingebed. Er komen op beheersgebied nauwelijks klachten of opmerkingen van bewoners en gebruikers van de vergunningen/ontheffingen binnen over de wijze van vergunningverstrekking en het vooraf betaald parkeren. Wel zijn er op deze twee onderdelen beleidsmatig duidelijke winstpunten te behalen. Dit is opgenomen in de Notitie Parkeerbeleid 2011 en blijft om die reden hier verder buiten beschouwing. Ook de interne afstemming tussen de diverse onderdelen zal plaats moeten gaan vinden vanuit één punt in de organisatie.

Als we kijken naar onderdeel 3, beheerstaken rond achteraf betaald parkeren, kan worden gesteld dat met name op dit onderdeel de grootste winst te behalen is, met name op het vlak van veiligheid en klantvriendelijkheid. Vanaf de invoering van het achteraf betaald parkeren op het Gowtorpeplein kwamen, met name in de beginperiode, veel klachten van gebruikers van dit parkeerterrein bij de gemeente binnen. Ook het geldmanagement (zowel bij het vooraf- als achteraf betaald parkeren) is dringend aan verbetering toe. Met name de veiligheid van personeel is hierbij in het geding. In de komende jaren zal uitbreiding van het achteraf betaald parkeren plaatsvinden, ten koste van vooraf betaald parkeren. Op dit moment heeft onze gemeente niet de deskundigheid in huis om een aantal van deze beheerstaken uit te voeren. Denk hierbij aan het technische onderhoud van de geavanceerde apparatuur en het snel verhelpen van storingen. Het gemis van deze deskundigheid zal bij uitbreiding van het achteraf betaald parkeren toenemen.

Door collega-gemeenten zijn onderzoeken uitgevoerd naar de meest geschikte parkeervormen voor gemeenten. Dit onderzoek (uitgevoerd door een onafhankelijk adviesbureau, Pricewaterhouse-Coopers) heeft aangetoond dat het dagelijkse beheer door drie organisatiemodellen kan worden uitgevoerd: uitbesteding, eigen beheer of samenwerking met andere gemeenten in een coöperatie. Het samenwerken met andere gemeenten komt in dit onderzoek voor deze gemeenten als beste model uit de bus. Uit dit onderzoek wordt hieronder op een aantal plaatsen geciteerd en is tekst overgenomen. Leden van de projectgroep en de stuurgroep hebben vervolgens contacten gelegd met een viertal van deze gemeenten (Amersfoort, Nijkerk, Nieuwegein en Zeist). Men bleek in deze gemeenten erg positief gestemd te zijn over de samenwerking binnen een coöperatie. In deze gemeenten werkte men samen met de Cooperatie ParkeerService U.A. (hierna te noemen ParkeerService) gevestigd te Amersfoort, die de belangen van deze gemeenten op het gebied van parkeerbeheer behartigt of gaat behartigen.

Organisatiemodellen:

In het hierboven genoemde onderzoek werden een drietal organisatiemodellen onderzocht. Om als gemeente een juiste keuze te maken, worden deze drie modellen hieronder kort verwoord:

Model 1: uitbesteding:

Volgens de geldende regelgeving voor aanbesteding dienen overheden opdrachten, van een omvang hoger dan de geldende drempelbedragen, Europees aan te besteden. De uit te voeren diensten voor Barneveld overschrijden deze drempel.

Bij het uitbesteden aan marktpartijen kan de gemeente kiezen uit een aantal procedures met de bijbehorende gunnings- en selectiecriteria. Bij de keuze voor het gunningcriterium "laagste prijs" is het vaak lastig om de gewenste kwaliteit te garanderen. Omgekeerd is bij gunningcriterium "Economisch meest voordelige aanbidding (EMVA)" het erg lastig om objectief te zijn in de beoordeling van inschrijvingen. Het goed formuleren van de opdracht zodat de procedure goed verloopt vraagt bij uitbesteding een zeer volledig en concreet bestek. Bij uitbesteding van parkeertaken wordt een optimale concurrentieverhouding verkregen en kan de gemeente vaak 'scherp' inkopen. Ook wordt bij gemeenten kennis verzameld over aanbestedingen en zal een bestek zich na verloop van tijd optimaliseren. Dit houdt wel in dat de overheden zelf aanbesteden. In die gevallen waar ook deze taak in de markt wordt neergelegd, bijvoorbeeld bij een adviesbureau, wordt deze kennis op een andere plaats ontwikkeld.

Aanbesteden zal, gezien het gemoeide bedrag, een Europese aanbesteding moeten zijn. Het aanbesteden op zich is hierin geen bezwaar. Echter, de markt is relatief klein waardoor het redelijk voorspelbaar is wie er zullen inschrijven. De markt bestaat daarnaast vooral uit commerciële bedrijven.

Model 2: eigen beheer:

Deze vorm laat toe dat de gemeente als eigenaar en werkgever volledig zelfstandig kan sturen op beheer en uitvoering (kosten). Nadeel is dat de schaalgrootte beperkt is, waardoor kennis en continuïteit niet goed zijn te borgen. Door de beperkte schaalgrootte is ook weinig efficiency te behalen. Het in eigen beheer uitvoeren van alle parkeertaken vraagt om een grotere gemeentelijke organisatie. Dit is ook op rechtspositionele gronden niet aan te bevelen. Binnen onze gemeente gelden andere werkwijzen, procedures en regels (bijvoorbeeld CAO) dan in de meer marktgeoriënteerde organisatievormen.

Er zijn gemeenten die parkeerbeheer in eigen beheer regelen, bijvoorbeeld door een stichting op te richten. Dit vergt een aanzienlijke inspanning op gebied van kennis en handhaving. In onze gemeente worden veel beheerswerkzaamheden in eigen beheer uitgevoerd en zijn ook diverse beheerstaken uitbesteed aan marktpartijen (WPS, Brinks, MPL). Probleem wat zich hierbij voordoet is de onvoldoende afstemming tussen de diverse (interne) partijen.

Model 3: samenwerking met andere gemeenten in een coöperatie:

Dit model houdt in dat samen met andere gemeenten een gezamenlijke organisatie wordt opgezet die de taken voor de leden van deze organisatie uitvoert. De gewenste uitvoerende taken worden met een dienstverleningsovereenkomst inbesteed bij een coöperatie.

De voordelen op een rij:

- schaalvoordelen op de aspecten kosten, kennis, innovatie, kwaliteit en continuïteit,
- de gemeente houdt, door haar lidmaatschap en deelname aan deze organisatie, invloed op het beleid van de organisatie en houdt haar eigen beleidsvrijheid op het dagelijks beheer,
- passend binnen de aanbestedingsregelgeving (aanbesteding is geen wettelijke verplichting),
- eenvoudig en collegiaal kan informatie en kennis worden gedeeld en uitgewisseld.


































Met de coöperatie moet een dienstverleningsovereenkomst worden gesloten, invloed wordt gedeeld en vindt plaats via de Algemene ledenvergadering van de coöperatie. In praktijk wordt uiteraard op uitvoerend niveau direct tussen beide partijen gecommuniceerd en gehandeld als de situatie daar om vraagt.

Het aantal coöperaties in Nederland waarbij lokale overheden betrokken zijn neemt de laatste jaren toe. Denk aan Wigo4it (samenwerking sociale diensten grote steden), VAOP (gemeentelijke samenwerking op de markt van herbruikbaar afval) en Dimpact (coöperatieve vereniging van en door gemeenten).

Multicriteria-analyse:

Om een goed vergelijk te kunnen maken zijn de drie hierboven genoemde organisatiemodellen in een tabel duidelijk zichtbaar gemaakt.

Multicriteria-analyse organisatiemodellen (Bron Rapport ParkeerOrganisatie Nieuwegein PWC november 2009 versie 5)

Criterium	Model 'Uitbesteding'	Model 'Eigen Beheer'	Model 'Publieke Samenwerking' (deelname/coöperatie)
Kosten	Prestatiecontract. Managementfee. Alles wat niet vooraf voorzien was, is na aanbesteding risico gemeente. (aannemersgedrag).	Oprichtings- en ontvlechtingkosten, bureaunkosten en 'aanlooperperiode (eigen ervaring opbouwen).	Beperkt. Aansluitingskosten en bureaunkosten. Vervolgens een contract.
			
Opbrengsten	Bonus/malusregeling met in te huren marktpartij is een mogelijkheid (in huidige contractvorm is dat niet aan de orde).	Kennis en ervaring met exploitatie in eigen huis op te bouwen.	Kennis en ervaring met exploitatie van garages verhoogt de opbrengsten. Aandachtspunt is de inbouw van prestatieprikkels.
			
Efficiency	Redelijk. Voldoende schaalgrootte bij backoffice. Bij frontoffice niet. Risico bij contractpartner.	Beperkt. Onvoldoende schaalgrootte.	Goed. Voldoende schaalgrootte. In coöperatiemodel intrinsiek opgenomen.
			
Innovatie	Geringe prikkel tot innovatie (niet in belang om daarin te investeren in lopende contract).	Beperkt als gevolg van beperkte schaalgrootte.	Prikkel voor innovatie als gevolg van voldoende schaalgrootte en bestaansrecht. Deelnemers c.q. leden profiteren van elkaar.
			
Kwaliteit (schoon, heel en veilig)	Goed. Aanbestedende partij kan bogen op ruime ervaring en deskundigheid. Wel is er natuurlijke neiging om na aanbesteding tegen zo min mogelijk kosten aan bestek te voldoen.	Gelet op geringe ervaringen en deskundigheid moet deze groeien.	Goed. Kan bogen op ruime ervaring en deskundigheid. PSMN heeft in Amersfoort haar waarde bewezen als volwaardig parkeerbedrijf, wat hoge kwaliteit in de dienstverlening levert.
			
Deskundigheid	Geborgd. In ruime mate aanwezig	Dient opgebouwd te worden	Geborgd. In ruime mate aanwezig en op 'collegiaal (ambtelijk) niveau' gedeeld tussen leden.
			
Kwetsbaarheid	Beperkt. Contractuele afspraken voor continuering taken	Aanwezig. Beperkte schaalgrootte.	Beperkt. Voldoende continuïteit voor uitvoering van taken.
			
Juridisch	Via aanbesteding. Afspraken contractueel vastgelegd.	Mededinging (afhankelijk van de rechtsvorm en de uitwerking)	Mededinging (afhankelijk van de rechtsvorm en de uitwerking). Bij een coöperatie is mededinging niet aan de orde, omdat het vorm van inbesteding is
			
Bestuurlijke betrokkenheid	Beperkt, nihil. Wel bij vaststelling PvE.	Als aandeelhouder/ eigenaar.	Als lid coöperatie in ruime mate: leden bepalen. Bij een deelname in een vennootschap veelal beperkt.
			
Flexibiliteit	Beperkt. Contract is star en leidt tot 'aannemersgedrag': scherp aanbesteden, daarna meerwerk vragen.	In enige mate aanwezig.	Aanwezig ivm makkelijke uittreding, daarna alsnog aanbesteding nodig, dus dat zal een barrière opwerpen
			
Inkoopkracht	Opereert aan de marktzijde en bundelt geen vraag. Bij wederverkoop wordt door de marktpartij marge gemaakt	Bundelt geen inkoopkracht en is vaak afhankelijk van aanbestedingen.	Bundelt de vraag namens meerdere leden. Raamcontracten zijn van kracht voor alle leden. Professionalisering van de inkoop.
			

Advies:

Model 1, uitbesteding vraagt de juiste kennis en veel tijd voor het opstellen van een bestek. Het nadeel van een goed bestek in deze zin is, dat het vaak erg inflexibel en sterk beschrijvend is. Voor de levering van apparaten of een eenvoudige dienst is dit geen probleem. De ervaring leert echter, dat juist parkeren een politiek, maatschappelijk beladen onderwerp is. Om die reden wordt er regelmatig bijgestuurd in het beleid en de uitvoering daarvan. Met name dit laatste maakt het schrijven van een bestek erg lastig. Vanwege de bovengenoemde redenen wordt er vaak gekozen voor een relatief korte contractduur. Hierdoor herhaalt het aanbestedings-proces zich sneller en wisselt in veel gevallen ook de dienstverlener. Hierdoor ontstaat dan weer veel inefficiëntie in de aanlooperperiode. We hebben voor het schrijven van een goed bestek ook niet voldoende kennis in eigen huis, die hiervoor zal moeten worden ingehuurd. Uit ervaring is gebleken dat de kosten voor een aanbestedingstracject (met name advieskosten) voor een dergelijke aanbesteding rond de € 25.00.- tot € 30.000.- bedragen.

Model 2, eigen beheer vraagt om een grotere gemeentelijke organisatie. Onze gemeente kan bij het volledig in eigen beheer uitvoeren van alle parkeertaken niet voldoende efficiënt werken (een aantal taken worden op dit moment al uitbesteed) en ook de afstemming tussen de diverse partijen, verloopt niet altijd even soepel.

Gelet op alle voor- en nadelen van de genoemde drie onderzochte modellen is het coöperatieve initiatief van verschillende deelnemende gemeenten een strategisch goede keuze. Gezamenlijk met meerdere gemeenten, middels een rechtsvorm aan parkeerbeheer handen en voeten geven en de kosten delen is een verstandige keuze, zeker in deze tijd. Met name flexibiliteit en samenwerking komen bij dit model als beste naar voren.

Coöperatie ParkeerService U.A.:

De gemeente Amersfoort heeft met haar rechtspersonen ParkeerService Amersfoort Holding NV en Parkeergarage Koestraat BV het voortouw genomen om een coöperatieve vereniging voor de publieke samenwerking op het gebied van parkeren op te richten voor de uitvoering van de parkeerservice van gemeenten. De gemeenteraad van Amersfoort heeft hiermee ingestemd. De oprichting is daarna goedgekeurd door de provincie. De statuten zijn 25 maart 2010 notarieel gepasseerd. De Coöperatie ParkeerService U.A. is daarmee een feit.

Voor belangstellende gemeenten is de weg nu vrij om lid van de coöperatie te worden en daarna de gewenste uitvoerende taken in te besteden middels een dienstverleningsovereenkomst (DVO).

De argumenten voor onze gemeente om toe te treden tot deze coöperatie:

- Er hoeft geen (Europese) aanbesteding plaats te vinden. (geen ongeoorloofd omzeilen van aanbestedingsrecht, maar juist van het voorkómen van risico's op dit gebied).
- Door aansluiting bij parkeerservice (overheidsgedomineerde organisatie) kan gebruik worden gemaakt van aanwezige schaalgrootte, kennis en ervaring. Deze kennis is ruimschoots aanwezig, daar ParkeerService Amersfoort (die opgegaan is in coöperatie parkeer service) al 10 jaar ervaring heeft binnen de gemeente Amersfoort.
- Het behoud van volledige zeggenschap en invloed. Alle regietaken blijven bij de gemeente.
- Deelname aan de coöperatie is voor een periode van één jaar en kan jaarlijks verlengd worden. Er zijn geen directe kosten verbonden aan eventuele beëindiging van deelname.
- De financiële risico's zijn beperkt. De coöperatie parkeerservice is een coöperatie met uitgesloten aansprakelijkheid, dus individuele leden zijn niet aansprakelijk voor eventuele verliezen van andere leden. De gemeente kan dus niet geconfronteerd worden met verliezen van bijvoorbeeld Amersfoort of Nieuwegein.
- Er is geen verplichting tot het afnemen van parkeerdiensten bij de coöperatie.
- Via de Algemene Ledenvergadering en eventueel het Bestuur heeft de gemeente Barneveld zeggenschap in de coöperatie. Elk lid van de coöperatie vertegenwoordigt één stem (ongeacht grootte is het principe 'one member one vote'). De leden bepalen de koers van de Coöperatie.

- In de coöperatie ParkeerService is een continu proces van verbetering van de efficiency en kwaliteitsverbetering ingebouwd. Het onvoldoende functioneren van de coöperatie zou, op grond van eenvoudige uittredingsregels, leiden tot het uitstappen van deelnemende gemeenten uit de coöperatie. Het bestaansrecht van de coöperatie is afhankelijk van het bewijs dat zij efficiënt en effectief is en het belang van haar leden transparant vertegenwoordigt.
- Door de coöperatie ParkeerService wordt het cafetariamodel gehanteerd. Al naar gelang de behoefte van de gemeente worden door ParkeerService diensten op maat geleverd. Het overgrote deel van de geleverde diensten (naar schatting 90% van het dienstenpakket) is voor de leden hetzelfde (uitgifte van vergunningen, abonnementen, beheer parkeerterreinen, etc.) en zal dus tegen standaardtarieven kunnen worden geleverd. Voor maatwerk worden aparte afspraken gemaakt. Door standaardisatie van de dienstverlening kunnen efficiencyvoordelen behaald worden dat tot uitdrukking komt in lage tarieven. Bij marktpartijen is dat ook het geval, maar vloeit de winst van die standaardisatie naar de marktpartij, bij de coöperatie gaat dat terug naar de leden.
- De leden van de coöperatie (gemeenten) sluiten elk afzonderlijk een DVO met de coöperatie. Dit houdt in dat iedere gemeente een eigen, op maat gesneden zakelijke overeenkomst heeft met ParkeerService.

Juridische Aspecten:

Een belangrijk juridisch aandachtspunt bij het onderbrengen van de uitvoerende parkeertaken bij een aparte entiteit zijn de Europese aanbestedingsregels. De Europese aanbestedingsregels zijn niet toepassing op gemeenten wanneer er sprake is van het beleggen van opdrachten bij eigen diensten en bedrijven. Eigen diensten en bedrijven bezitten geen rechtspersoonlijkheid en kunnen dus onderhands opdrachten uitvoeren. Indien de aanbestedingsregels wel van toepassing zouden zijn, dan zou de aanbestedingsplicht onnodig ingrijpen op de vrijheid van een gemeente om haar diensten in te richten zoals zij dat wil. Deze situatie doet zich bij het uitbesteden van een aantal uitvoerende parkeerbeheertaken aan de Coöperatie ParkeerService U.A. niet voor, want de Coöperatie is een andere rechtspersoon en geen eigen gemeentelijke dienst.

Een overheidsopdracht voor diensten die wordt verleend door de ene aanbestedende dienst aan een andere aanbestedende dienst die eigen rechtspersoonlijkheid heeft of een onderdeel vormt van een andere rechtspersoon moet in beginsel worden aanbesteed. Echter volgens vaste rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie kan een aanbestedende dienst een opdracht verstrekken aan een rechtens van hem te onderscheiden derde zonder Europese aanbesteding als sprake is van quasi-inbesteden. Dit is het geval indien cumulatief aan twee voorwaarden is voldaan:

- De aanbestedende dienst moet op die derde toezicht (kunnen) uitoefenen als op zijn eigen diensten ("toezichtscriterium");
- De derde moet het merendeel van zijn werkzaamheden verrichten ten behoeve van de aanbestedende dienst(-en) die op hem toezicht uitoefent c.q. uitoefenen ("merendeelcriterium").

In geval van toetreding tot de Coöperatie wordt aan het toezichtscriterium voldaan. De rol van de gemeente Barneveld als toezichthouder en het beïnvloeden van de strategische koers is door de Coöperatie expliciet statutair vastgelegd. Het toezicht binnen de Coöperatie wordt overigens gezamenlijk door alle deelnemende gemeenten uitgeoefend. Hiervan heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie uitgemaakt dat er geen bezwaar tegen bestaat dat het toezicht door meerdere participerende overheidsinstellingen gezamenlijk wordt uitgeoefend. Overigens is wel van belang dat voor een beroep op het quasi-inbesteden geen privaat kapitaal mag participeren in de rechtspersoon waar de opdracht zonder Europese aanbesteding aan wordt gegund. Ook aan deze voorwaarde wordt in het geval van de Coöperatie voldaan.

De coöperatie voert uitsluitend werkzaamheden uit in opdracht van de deelnemende gemeenten.

Gelet op bovenstaande wordt aan de cumulatieve voorwaarden, zoals gesteld door het Hof van Justitie van de Europese Unie, voldaan en is toetreding tot de Coöperatie aanbestedingsrechtelijk gezien toegestaan.

Deelname coöperatie ParkeerService U.A.

Uit het eerder genoemde onderzoek volgt dat het model coöperatieve vereniging ook voor onze gemeente de meest optimale vorm is om een aantal uitvoerende taken voor het dagelijks beheer onder te brengen en te vervullen. Nadrukkelijk wordt (nogmaals) vermeld dat het alleen om uitvoerende taken gaat, eigendom van roerende en onroerende zaken en beleid blijft volledig in handen van de gemeente. De coöperatie fungeert dus alleen als de uitvoeringsorganisatie van de gezamenlijke deelnemende gemeenten. Het idee van een coöperatie is niet om winst te maken, maar voor de deelnemers de kosten zo laag mogelijk te houden.

Gelet op bovenstaande willen we als gemeente Barneveld per 1 juli 2011 deel gaan nemen aan de coöperatie ParkeerService gevestigd te Amersfoort. De minimale contractomvang bij de coöperatie bedraagt € 30.000.- per jaar. Daarnaast worden geen lidmaatschapskosten berekend.

In onze gemeente is parkeerbeheer onderverdeeld in drie onderdelen (zie bladzijde 4):

- Onderdeel 1: verlenen van dagvergunningen en ontheffingen
- Onderdeel 2: beheerstaken rond vooraf betaald parkeren
- Onderdeel 3: beheerstaken rond achteraf betaald parkeren

Op dit moment worden veel taken door de eigen organisatie uitgevoerd en zijn er taken, die worden uitgevoerd door een marktpartij. Alle beheerstaken kunnen door ParkeerService worden uitgevoerd. Het is onmogelijk om per 1 juli 2011 als gemeente deel te gaan nemen aan de coöperatie en dan ook gelijktijdig alle taken over te brengen. Dit vergt immers per onderdeel een grondige verkenning naar kosten en effectiviteit. ParkeerService werkt met het cafetariamodel, instroom op onderdelen is mogelijk.

Voor wat betreft onderdeel 1 en 2 zal de projectgroep en de stuurgroep blijven functioneren en zal medio 2011 per onderdeel bekeken worden of en zo ja hoe dit parkeeronderdeel in eigen beheer of door ParkeerService zal worden uitgevoerd.

Voor wat betreft onderdeel 3 is het van belang om dit beheersonderdeel snel te verbeteren, met name omdat binnen de huidige werkwijze de service aan het publiek bij het achteraf betaald parkeren (Gowthorpeplein) en de veiligheid voor het eigen personeel (geldmanagement) verbetering behoeft.

Start onderdeel 3:

In de notitie parkeerbeleid 2011, die gelijktijdig met deze parkeernota aan uw college en de gemeenteraad zal worden aangeboden, staan voorstellen tot verhoging van de parkeertarieven en het invoeren van nieuwe parkeersystemen, nieuwe terreinen en nieuwe vergunningen. Mede hierdoor zal het mogelijk zijn om structureel € 300.000.- te bezuinigen op het exploitatieresultaat. Uiteraard is het van groot belang om ook, gelijktijdig met het invoeren van deze verhogingen, een betere serviceverlening aan de parkeerders te verstrekken. Daarom zal per 1 juli 2011, de serviceverbetering op het Gowthorpeplein (achteraf betaald parkeren) worden verbeterd en zal, mede gelet op de veiligheid, ook de geldgaring per 1 juli 2011 op een nieuwe, veilige wijze worden uitgevoerd.

3.1 Geldmanagement:

Zoals aangegeven is de gang van zaken rond geldmanagement op dit moment in onze gemeente dringend aan verbetering toe, met name gelet op de veiligheid van medewerkers. Hieronder wordt omschreven wat de huidige situatie is en welke, na toetreding tot ParkeerService, de nieuwe situatie per 1 juli 2011 zal worden.

Huidige situatie:

De 14 betaalautomaten van het merk TMC, welke worden gebruikt voor het vooraf betaald parkeren, werken op dit moment nog met twee betaalmiddelen: contant muntgeld en chipknip. De automaten zijn allen voorzien van een voorraad muntgeld (selector). De geldcassette van alle 14 automaten wordt iedere maandagmorgen door de boa's uit de betaalautomaten verwijderd en ingeleverd bij de afdeling PUB van de gemeente. Daar worden de cassettes in de kluis opgeslagen en vervolgens via een geldtransportbedrijf (Brinks) iedere week opgehaald. De geldcassette van een viertal automaten

die meer intensief worden gebruikt worden daarnaast ook op vrijdag geleegd. Ook de 2 betaalautomaten bestemd voor het achteraf betaald parkeren zijn voorzien van een dergelijk systeem en een geldcassette. Ook deze beide geldcassettes worden door de boa's iedere maandagmorgen geleegd en ingeleverd bij de afdeling PUB van de gemeente. Gelijktijdig met het verwijderen van de geldcassettes wordt ook met een speciaal apparaat de chipknip van alle automaten uitgelezen. De gegevens hiervan worden digitaal verwerkt.

Met name het ophalen van de volle geldcassettes door de boa's is een ongewenste situatie. De volle geldcassettes worden door de boa's uit de automaten verwijderd en op de achterbank van de dienstauto gelegd. Als alle cassettes verwijderd zijn worden deze afgeleverd op het gemeentehuis. In het (recente) verleden werd deze werkwijze in veel gemeenten toegepast. Deze werkwijze is vanuit veiligheidsoogpunt een ongewenste situatie, vandaar dat ook veel gemeenten van dit systeem afstappen en het totale geldmanagement uitbesteden aan derden.

Kosten huidige situatie geldmanagement parkeren gemeente Barneveld		
6 uur per week inzet BOA	52 x 6 uur = 312 uur x € 28,91	€ 9.050,-
2 uur per week inzet PUB	52 x 2 uur = 104 uur x € 31,23	€ 3.250,-
Kosten geldtransportbedrijf (Brinks)	Jaarcontract	€ 3.500,-
Efficiëntieverlies		PM
Totale kosten huidig:		€15.800.-

Nieuwe situatie:

In de nieuwe situatie wordt het gehele geldmanagement verzorgd door ParkeerService. Dit houdt in het wekelijks legen van de automaten in dezelfde frequentie als op dit moment, het uitlezen van de chipknip en het verwerken van het contante geld/chipknip tot op het moment dat deze gelden op de bankrekening van de gemeente worden gestort. De werkzaamheden worden door ParkeerService op een zo veilig mogelijke wijze uitgevoerd. De parkeerautomaten zijn – na een kleine aanpassing- geschikt om vanuit een speciaal beveiligde auto te worden geleegd. Het geld wordt vervolgens direct overgebracht naar een bank. De gemeente heeft het geld vervolgens snel beschikbaar.

Kosten nieuwe situatie per 1 juli 2011 geldmanagement parkeren gemeente Barneveld		
All-In tarief per jaar	Alle hierboven genoemde werkzaamheden	€ 12.600.-
Totale kosten nieuw:		€ 12.600.-

Met deze nieuwe (veilige) werkwijze besparen we per jaar een structureel bedrag van € 3200.- , waarbij geen rekening is gehouden met de PM post efficiëntieverlies. Deze kosten kunnen niet inzichtelijk worden gemaakt.

Voor wat betreft de overgang per 1 juli 2011 kan worden opgemerkt dat één van de gemeentelijke BOA's op deze datum uit dienst treedt, zodat voor wat betreft zijn vervanging genoemde zes uur ook direct als besparing kan worden meegenomen. Daarnaast is er uiteraard sprake van éénmalige frictiekosten voor het aansluiten/aanpassen van de apparatuur. Deze kosten zijn niet in deze nota verwerkt en zullen opgenomen in het collegevoorstel.

3.2 Gowthorpeplein:

Zoals aangegeven is de gang van zaken rond het achteraf betaald parkeren (op dit moment nog alleen van toepassing op het Gowthorpeplein) reden tot zorg. Er komen regelmatig klachten binnen van gebruikers van dit parkeerterrein. Mede gelet op het feit dat achteraf betaald parkeren op het Gowthorpeplein niet geheel tot tevredenheid verloopt, werd besloten om het uitbreiden van parkeerterreinen voor achteraf betaald parkeren (Torenplein, Veluwehal) uit te stellen. Hieronder wordt omschreven wat de huidige situatie is en welke, na toetreding tot ParkeerService, de nieuwe situatie per 1 juli 2011 zal worden.

Huidige situatie:

In 2010 werd het parkeerterrein Gowthorpeplein geschikt gemaakt voor achteraf betaald parkeren. Het terrein werd voorzien van één toegangsweg, afgesloten met een slagboom en één uitgang, eveneens voorzien van een slagboom. Op het terrein zelf werden twee geldautomaten geplaatst. Zowel bij de geldautomaten als bij de toegangsweg en de uitgang werd een intercominstallatie en een camera aangebracht. Deze camera's en intercominstallatie staan in contact met beveiligingsbedrijf MPL. Bij storingen aan de apparatuur geeft beveiligingsbedrijf MPL een bericht door aan de dienstdoende BOA, die ter plaatse probeert de storing op te lossen. Mocht dit niet lukken, wordt door de dienstdoende boa contact opgenomen met WPS beheer, die een monteur ter plaatse stuurt. Bij regelmatig voorkomende storingen wordt of door beveiligingsbedrijf MPL cq door WPS beheer of een dienstdoende boa contact opgenomen met een medewerker van de afdeling V&I, die de storingen coördineert. Deze werkwijze heeft een drietal nadelen:

- In 2010 werd gekozen voor de meldkamer van MPL. Dit beveiligingsbedrijf beschikt over een 24-uurs meldkamer in Nijkerk. Met MPL waren goede ervaringen opgedaan, daar waar het gaat over veiligheid. Voor wat betreft de beveiliging van industrieterrein de Harselaar, industrieterrein de Tolboom en de Briellaerd wordt nauw met hen samengewerkt. Ook zorgt MPL voor het uitkijken van de gemeentelijke veiligheidscamera's en levert zij beeldmateriaal aan de politie. Specialisten op het gebied van veiligheid bemensen de 24 uren meldkamer van MPL. Het is echter gebleken, dat het beheren van een parkeerterrein om een ander specialisme vraagt. Veel klachten van parkeerders konden niet op de goede en snelle wijze worden afgewerkt. Vervolgens werd vaak te snel gekozen voor het openen van de slagbomen, waardoor inkomsten worden misgelopen.
- Een aantal gemeentelijke boa's missen de technische kwaliteiten om eerstelijns storingen te verhelpen. Op het moment, dat de meldkamer van MPL de dienstdoende boa inschakelt, mist deze soms de kennis en de ervaring om deze (soms eenvoudige) storing te verhelpen. In die gevallen wordt een monteur van WPS beheer gewaarschuwd. Tot het moment dat de storing verholpen is, worden ook inkomsten misgelopen.
- De monteurs van WPS beheer worden door de dienstdoende boa gealarmeerd. Zij kunnen niet altijd binnen één tot twee uur ter plaatse zijn, waardoor ook inkomsten worden misgelopen.

Kosten huidige situatie achteraf betaald parkeren Gowthorpeplein gemeente Barneveld		
6 uur per week inzet BOA	52 x 6 uur = 312 uur x € 31,23	€ 9.020.-
2 uur per week inzet V&I	52 x 2 uur = 104 uur x € 42,66	€ 4.440.-
Kosten meldkamer MPL	Jaarcontract	€ 6.400.-
Kosten contract WPS beheer	Jaarcontract	€ 7.500.-
Totale kosten huidig:		€27.360.-

Nieuwe situatie:

In de nieuwe situatie wordt het gehele beheer voor wat betreft het achteraf betaald parkeren Gowthorpeplein verzorgd door ParkeerService. Dit houdt in dat de intercominstallatie en de camerabeelden worden beheerd en bekeken vanuit een speciaal daarvoor ingerichte parkeermeldkamer (gevestigd in Amersfoort). Zij verzorgen vanuit deze meldkamer ook de coördinatie bij eventuele storingen. Iedere werkdag, iedere zaterdag en iedere vrijdagavond zal er één uur een speciaal daarvoor opgeleide monteur op het Gowthorpeplein aanwezig zijn om apparatuur te reinigen, papierrollen te wisselen e.d. Deze monteur zal flexibel inzetbaar zijn werkzaamheden uitvoeren, zodat bij zich voordoende storingen en beroep op hem kan worden gedaan.

Kosten nieuwe situatie per 1 juli 2011 achteraf betaald parkeren Gowthorpeplein gemeente Barneveld		
Kosten parkeermeldkamer	Jaarcontract	€ 19.300.-
Kosten inzet monteur	Jaarcontract	€ 15.500.-
Periodieke managementsrapp		€ 1.000.-
Totale kosten nieuw:		€ 35.800.-
Meeropbrengsten parkeer-		€ 32.000.- *

terrein (minder storingen, goede dienstverlening)		
---	--	--

*tengevolge van de veel optredende storingen, met name in de beginperiode van het achteraf betaald parkeren Gowthorpeplein, is oktober 2010 een globale berekening gemaakt van de gederfde parkeerinkomsten. Er werd gekeken naar de extra inzet van medewerkers en de niet ontvangen parkeergelden. Hierbij dient opgemerkt te worden dat met name in de beginperiode van het achteraf betaald parkeren er aanzienlijk meer storingen waren dan op dit moment.

Voor wat betreft de overgang per 1 juli 2011 kan worden opgemerkt dat één van de gemeentelijke BOA's op deze datum uit dienst treedt, zodat voor wat betreft zijn vervanging genoemde zes uur (naast de besparing van zes uur voor wat betreft geldmanagement) ook direct als besparing kan worden meegenomen. Voor beide onderdelen (geldmanagement en achteraf betaald parkeren) betekent dit dus een vermindering van 12 boa uren per 1 juli 2011.

Voor wat betreft het kostenvergelijk van de huidige en de nieuwe situatie zijn geen kosten in beeld gebracht die geen wijzigingen ondergaan. Denk hierbij aan materialen (papierrollen, kosten vervanging onderdelen apparatuur enz.) afschrijvingskosten e.d. Daarnaast is er uiteraard sprake van éénmalige frictiekosten voor het aansluiten/aanpassen van de apparatuur. Deze kosten zijn niet in deze nota verwerkt en zullen opgenomen in het collegevoorstel.

Achteraf betaald parkeren Torenplein:

Medio 2011 zal een tweede parkeerterrein worden gereedgemaakt voor achteraf betaald parkeren. Dit betreft het Torenplein. Uiteraard zal op dit parkeerterrein dan ook het gehele beheer voor wat betreft het achteraf betaald parkeren worden verzorgd door ParkeerService. Door gelijk bij de start het gehele beheer door ParkeerService te laten verzorgen worden veel storingen en daarmee gepaard gaande inkomstendervingen voorkomen. Ook zal direct vanaf het begin de serviceverlening aan het publiek goed worden weggezet. De totaalkosten voor het achteraf betaald parkeren voor beide terreinen bedragen dan niet 2 x € 34.400.- maar € 45.624.- voor beide terreinen, waardoor het financiële voordeel voor onze gemeente toeneemt.

Kosten nieuwe situatie medio 2011 achteraf betaald parkeren Gowthorpeplein en Torenplein gemeente Barneveld		
Kosten parkeermeldkamer	Jaarcontract	€ 22.500.-
Kosten inzet monteur	Jaarcontract	€ 23.000.-
Periodieke managementsrapp.		€ 1.000.-
Totale kosten nieuw:		€ 46.000.-
Meeropbrengsten parkeerterreinen door goede serviceverlening op beide terreinen:		PM

Vervolgstappen:

De hierboven genoemde aanpak kost tijd en vraagt om een goede begeleiding. Het besluit om per 1 juli 2011 deel te nemen in de coöperatie kan niet worden genomen dan nadat de gemeenteraad in de gelegenheid is gesteld wensen en bedenkingen ter kennis van het college te brengen (art. 160 lid 2 gemeentewet). Daarnaast moet het genomen besluit nog ter goedkeuring worden voorgelegd aan Gedeputeerde Staten (art. 160 lid 3 gemeentewet). De parkeerautomaten bestemd voor vooraf betaald parkeren moeten worden aangepast, alsmede ook de aanpassing van het Gowthorpeplein en de noodzakelijke beheersaanpassingen van het Torenplein. Reden om niet eerder dan najaar 2011 in de interne projectgroep en de stuurgroep de onderdelen 1 (verlenen van vergunningen en dagontheffingen) en 2,(beheerstaken rond vooraf betaald parkeren) zoals genoemd op pagina 4, op te pakken en uit te werken. Per onderdeel zal worden gezien of dit binnen de coöperatie ParkeerService is onder te brengen en welke (financiële) voordelen dit voor onze gemeente met zich meebrengt.

Samenvatting en conclusies:

- Per 1 juli 2011 als gemeente Barneveld deelnemen in de coöperatie ParkeerService U.A.
- Per 1 juli 2011 geldmanagement rond parkeren uit te laten voeren door ParkeerService U.A.
- Per 1 juli 2011 beheer voor wat betreft achteraf betaald parkeren Gowthorpeplein uit te laten voeren door ParkeerService U.A.
- Medio 2011 beheer voor wat betreft achteraf betaald parkeren Torenpolein uit te laten voeren door ParkeerService U.A.
- De diverse beheersonderdelen vanuit één punt in de organisatie managen.
- De onderdelen 1 (verlenen van vergunningen en dagonthefingen) en 2 (beheerstaken rond vooraf betaald parkeren) najaar 2011 uit te werken.

Bijlagen:

1. Statuten coöperatie ParkeerService U.A
2. Toelichting Juridische Structuur
3. Opdrachtformulier