

Cition Opbrengst in Amsterdam naar recordhoogte door efficiënte scanauto's

Parkeergeld: 166 miljoen

MARC KRUIJSWIJK

AMSTERDAM – De gemeente Amsterdam heeft vorig jaar meer parkeergeld geïncasseerd dan ooit. Parkeerbeheerder Cition wil niet alleen controleren of mensen parkeergeld hebben betaald, maar zich ook storten op mensen die hun auto verkeerd hebben neergezet.

Volgens Citiondirecteur Jørgen Weekers hebben automobilisten in 2013 166 miljoen euro parkeergeld betaald, negen miljoen euro meer dan het jaar ervoor. Dit zou duiden op 'een hogere betalingsbereidheid'.

De tarieven voor een parkeervergunning zijn gestegen en er was een kleine uitbreiding van het gebied waar voor parkeren moet worden betaald, maar volgens Weekers is de hogere opbrengst vooral toe te schrijven

aan de geïntensiveerde controles.

"We hebben vorig jaar 25 miljoen controles uitgevoerd, drie keer zo veel als in 2010. De pakkans is hierdoor omhoog gegaan." Het streven is het aantal controles nog op te voeren.

Cition werkt steeds efficiënter door scanauto's en scanscooters te gebruiken. Parkeewachters kunnen zo vele keren meer auto's controleren dan toen zij nog door de straten liepen.

Het aantal medewerkers is gehalveerd, tot minder dan tweehonderd.

Cition is met de gemeente in gesprek over het aanpakken van mensen die hun auto buiten de parkeervakken hebben gezet. Volgens Weekers wordt steeds vaker op de stoep of op laad- en losplekken geparkeerd. "Nu mogen onze mensen alleen naheffingsaanslagen uitschrijven als iemand in een parkeervak niet heeft betaald. Wij

woulden graag zien dat dit verandert."

Over parkeertarieven is de laatste weken veel politieke beroering ontstaan, nadat PvdA-wethouder Hilhorst had gezegd 'enkele tientallen miljoenen' hiervan te willen gebruiken voor zaken zoals onderwijs en wonen. Volgens Hilhorst zijn de parkeerinkomsten honderd miljoen euro.

■ Pagina 10: Cition als Big Brother

Geheime deal college over tarief vergunningen

Tussen de Amsterdamse collegepartijen PvdA, VVD en GroenLinks bestaat een geheime deal over het parkeerbeleid, die bewust buiten het openbare collegeakkoord is gelaten. Ingewijden bevestigen dat bij de collegeonderhandelingen in 2010 niet alleen werd afgesproken dat de parkeertarieven aan de meter zouden worden bevroren, zoals in het akkoord staat, maar dat ook werd

overeengekomen dat het de stadsdelen zou vrijstaan de tarieven voor parkeervergunningen te verhogen. Dat laatste werd niet opgeschreven om VVD-leider Eric van der Burg niet in het nauw te brengen. Hij had zich tijdens de verkiezingscampagne sterk gemaakt voor lagere tarieven.

■ Pagina 19: De Republiek

De Big Brother van

Even parkeren en niet betalen? Het lijkt langzaam maar zeker uit te sterven: Amsterdam incasseerde afgelopen jaar meer parkeergeld dan ooit. De pakkans is toegenomen, want parkeerbeheerder Cition heeft het werk gestroomlijnd en geautomatiseerd.

tekst MARC KRUYSWIJK foto KLAAS FOPMA

Op het hoofdkwartier van parkeerbeheerder Cition in de Nieuwpoortstraat in Amsterdam-West heerst bedrijvigheid. Overal wordt gewerkt. In een hoekje van de koffieruimte zit een geüniformeerde man achter een imposante computer. Medewerkers lopen in en uit, nemen roosters met elkaar door.

Te midden van dit alles zit directeur Jørgen Weekers er opgetogen bij en somt hij de mooie resultaten van het afgelopen jaar op. Veel meer controles en aanmerkelijk meer parkeerkomsten voor de gemeente. En dat met fors minder mensen. Niemand is dol op parkeergeld betalen, maar wie de cijfers ziet, kan niet anders dan concluderen dat de parkeerbeheerder iets goed doet.

Het mooiste vindt Weekers het dat het aantal wanbetalers lijkt af te ne-

men. Amsterdammers en mensen die de stad met de auto bezoeken betalen vaker voor hun parkeerplaats. Een rationele afweging: door het verdrievoudigen van het aantal controles in drie jaar tijd is de pakkans gegroeid. Waar automobilisten voorheen misschien een gokje waagden, lijken ze nu te denken dat de kans op een gepeperde naheffing wel heel erg groot is geworden en kiezen ze eieren voor hun geld.

Dat de pakkans zo veel groter is geworden is vooral een gevolg van de voortschrijdende automatisering. Dankzij de techniek zijn de snelheid waarmee parkeerders worden gecontroleerd en de efficiëntie van het bedrijf enorm toegenomen.

Weekers beaamt volmondig dat de toegenomen automatisering van het parkeren enorm heeft bijgedragen aan de goede cijfers van Cition. "We

het betaald parkeren

kunnen onze mensen daardoor gericht inzetten. We stemmen onze planning af op het betaalgedrag van de parkerende automobilisten. In buurten waar veel mensen niet betalen, zullen we meer controleren dan in buurten waar heel braaf wordt betaald of waar haast alleen bewoners parkeren."

Weekers haast zich te zeggen dat ook in de rustige buurten zeer regelmatig controles plaatsvinden – om maar subtiel aan te geven dat mensen zich niets in het hoofd moeten halen.

De efficiënte aanpak van het parkeerbedrijf oogst bewondering over de hele wereld, zegt Weekers. Geld bezoeken buitenlandse delegaties de stad om te leren van de ervaringen van Cition. "Rio de Janeiro belde met New York en San Francisco of ze daar niet eens konden langsko-

men. Die steden zeiden echter dat Rio beter zijn licht kon gaan opsteken in Amsterdam. De Brazilianen zijn geweest en willen daar nu ook scanauto's gaan invoeren."

'We stemmen onze planning af op het betaalgedrag'

Die scanauto's spelen een belangrijke rol in het succes van de parkeercontroles in Amsterdam. Het zijn voertuigen die met camera's zijn uitgerust waarmee de kentekens van geparkeerde auto's worden vastgelegd.

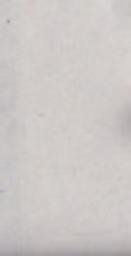
Een computer vergelijkt die kentekens in een razend tempo met de gegevens van de parkeerautomaten in de buurt. Omdat automobilisten overal in de stad het kenteken moeten melden als zij ergens betaald parkeren, zijn wanbetalers dan snel gevonden.

Citlon, dat geheel eigendom is van de gemeente Amsterdam, lijkt de zaken onder controle te hebben. Zo zeer zelfs dat Weekers er wel oren naar heeft om het takenpakket uit te breiden. Eerder dit jaar werden medewerkers al ingezet bij het toezicht te water, maar als het aan de directeur ligt, gaat het bedrijf ook optreden tegen foutparkeerders.

Weekers constateert dat er in de stad een groeiende ergernis is over dit verschijnsel. Volgens hem achten automobilisten de kans dat er een parkeerbeheerder langskomt veel groter

dan dat er een politieagent of buitengewoon opsporingsambtenaar (BOA) passeert. "Nu mogen onze mensen alleen naheffingsaanslagen uitschrijven als iemand niet betaalt in een parkeervak. We zien echter vaak dat mensen hun auto gewoon even op de stoep, een laad- en losplaats of een invalidenparkeerplaats zetten. Wij hebben geen opsporingsbevoegdheden, dus onze medewerkers kunnen daar niets mee. We zouden graag zien dat dat verandert."

Citlon is erover in gesprek met de gemeente, zegt Weekers. "Het is nog pril. Hoe dat gaat aflopen, valt niet te voorspellen, maar aan ons zal het niet liggen. Wij hebben de mensen, wij zijn veel op straat en we zien het gebeuren. Mensen snappen vaak niet dat wij niet tegen foutparkeerders kunnen optreden – en wij balen er zelf ook van."



'In zo min mogelijk tijd zetten we zo

De parkeercontroles van Cition liggen als een deken over de stad. Op sommige plaatsen is het een zwaar dekbed, op andere plekken is het dun als een laken. Eén ding is vooral duidelijk: nergens piept er een stukje Amsterdam onder de deken vandaan. De stad is gecoverd: parkeren zonder betalen wordt hoe langer hoe meer een riskante onderneming.

Wie met Citionmedewerker Jundrich (29), hij wil niet met zijn achternaam in de krant, door Amsterdam rijdt, gaat de straten van de stad met

andere ogen bekijken. Hij heeft een stuk van de deken onder zijn hoede. Rasters zijn het, blokken waarin de Citionmedewerker schijnbaar willekeurig de straten doorkruist. Maar willekeurig is het zeker niet. Gestructureerd stuurt hij de scanauto langs de geparkeerde auto's. Smalle straatjes gaan in één keer, waar de rijweg breder is gaat hij eerst heen en later weer.

Het is een zaak van optimale routes rijden, zegt Jundrich. "We hebben geen haast, maar we moeten wel in zo min mogelijk tijd zo veel moge-

lijk auto's op de foto zetten."

De scanauto, Cition heeft er zeven, is uitgerust met zes camera's. Als Jundrich aankomt bij de Tweede Helmersstraat, de buurt die hem deze middag is toegewezen, worden er nauwelijks merkbaar aan de lopende band beelden gemaakt. In een half uurtje staat de teller van alleen al de camera rechtsvoor op enkele honderden nummerborden. En dan zijn er nog vijf camera's.

Op een display aan Jundrichs rechterhand flitsen de foto's van kentekenplaten voorbij. Hij kijkt er nauwe-

lijks naar en dat hoeft ook niet: de computer controleert automatisch of voor de bijbehorende auto's is betaald. Als dat niet het geval is, krijgen in dit geval twee, maar soms ook drie, scooterrijdende collega's van Jundrich automatisch een melding met het kenteken en de precieze locatie. Binnen enkele minuten arriveren zij, om, als er inderdaad niet is betaald, een nabeffingsaanslag uit te schrijven. Jundrich krijgt het allemaal niet mee: hij gaat door met zijn werk.

Het is druk in West, deze donder-

veel mogelijk auto's op de foto'

dagmiddag. Terwijl de avondspits op gang komt, rijdt Jundrich over het WG-terrein. In een verstild hoekje blijft zijn komst niet onopgemerkt. Een man die zijn auto aan het eind van een doodlopend straatje heeft geparkeerd, zwaait met zijn armen, een beetje een paniekerige blik in zijn ogen. "Ik kan de parkeerauto-maat niet vinden!" zegt hij.

Jundrich wijst op de duidelijk zichtbare paal een meter of twintig verder op.

"Heb je mij al gescand?" vraagt de man.

Jundrich stelt hem gerust: "Wel gescand, maar als je snel gaat betalen, krijg je geen bon van mijn collega's."

De man druipt af. Jundrich houdt zich diplomatiek op de vlakte, maar het is duidelijk dat deze man eigenlijk niet van plan was een kaartje te kopen.

Er wordt meer betaald, dat is Jundrich ook duidelijk. Wel valt hem op dat steeds meer mensen doorhebben dat de bevoegdheden van de Citionmedewerkers zich beperken tot betaald parkeren in de

vakken. "Mensen zetten hun auto steeds vaker op de stoep als ze even een boodschap doen. Ik zie dat natuurlijk wel, maar ik ben niet bevoegd ze een boete te geven voor foutparkeeren. Dat is jammer."

Jundrich heeft het naar zijn bij Cition, waar hij nu vijfenhalf jaar werkt. Hij was één van de eerste medewerkers die met een scanauto op pad mocht. Het heeft zijn werk aanzienlijk aantrekkelijker gemaakt, zegt hij. "Vroeger liep je hele dagen door straten. Nu zit ik lekker in mijn auto. Warm, droog, een muziekje erbij."

Wat Jundrich voorheen in een dag deed, doet hij tegenwoordig in anderhalf uur. Bij de wisseling van de dienst wordt de motor van de scanauto niet eens uitgezet: de nieuwe bestuurder stapt in en pakt het werk op waar Jundrich ermee is gestopt.

Volgende maand krijgt de scanauto nieuwe software, waardoor hij de scanner - anders dan nu het geval is - niet hoeft te worden uitgezet als er langs een laad- en losplek wordt gereden. "Het computerprogramma herkent die plekken. Kunnen we nog sneller werken."