

Leerdam,

31 augustus 2016

Behandeld door

Odette Wevers

Doorkiesnummer

0345-636295

Bijlage(n)

--

Onderwerp

Onderzoek Parkeerbeleid door de Lokale Rekenkamer Leerdam

Aan de gemeenteraad van Leerdam

Postbus 15

4140 AA Leerdam

Geachte leden van de raad van de gemeente Leerdam,

Op 1 april 2016 heeft de Rekenkamer Leerdam de gemeenteraad geïnformeerd over het voornemen een onderzoek uit te voeren naar de het parkeerbeleid van de gemeente Leerdam¹. Dit onderzoek is vrijwel direct daarna gestart. De rekenkamer heeft het onderzoeksrapport vastgesteld in haar vergadering van 31 augustus 2016.

Met deze brief informeren wij u over het resultaat van dit onderzoek.

Voor de welwillende lezer is het volledige onderzoeksrapport bij deze brief gevoegd.

Onderzoek parkeerbeleid gemeente Leerdam

Het onderzoek betreft een beleidsevaluatie en richt zich op de analyse van de manier waarop in de gemeente Leerdam het parkeerbeleid is vormgegeven en geïmplementeerd.

Het onderzoek van de rekenkamer naar het parkeerbeleid van de gemeente Leerdam richt zich op de periode 2005-2015, aangevuld met het voortraject vanaf 2003 en de voortgang in 2016. Daarbij gaat de aandacht vooral uit naar het proces van realisatie, uitvoering en evaluatie. Aanvullend is gekeken naar de resultaten van de parkeerexploitatie.

In het kader van het onderzoek naar het parkeerbeleid van de gemeente Leerdam heeft de rekenkamer de volgende hoofdvraag geformuleerd.

Hoofdvraag

Hoe geeft de gemeente het parkeerbeleid vorm en hoe is het gemeentelijke parkeerbeleid in termen van doelmatigheid en doeltreffendheid te verklaren, te analyseren en mogelijk anderszins te verbeteren?

In het uitgevoerde onderzoek is het parkeerbeleid van de gemeente Leerdam gereconstrueerd en is nagegaan wat de gewenste resultaten van het parkeerbeleid zijn en hoe de benoemde maatregelen daaraan hebben bijgedragen.

In dat verband zijn de feiten, meningen en interpretaties verzameld aan de hand van een bureaustudie naar beleidskaders, ambities en doelen van de gemeente over het parkeren in Leerdam en is verslag gedaan van interviews met betrokkenen. Tenslotte zijn de feiten geanalyseerd en de bevindingen daaruit gepresenteerd. Daaruit volgt onder meer:

Het voortraject en de ontwikkeling van een parkeervisie verliep vanaf 2005 communicatief niet soepel. Ook duurde het geruime tijd tot de uitvoering van de maatregelen uit het vastgestelde parkeerbeleid op gang kwam. Ook de terugkoppeling door het college naar de gemeenteraad over de voortgang van dat aspect ging de eerste jaren moeizaam.

¹ Ingekomen stukken week 13 en 14 – 2016, nummer 13E

Vragen die toentertijd daarover in de raad zijn gesteld leidden niet tot voldoende helderheid over de stand van zaken.

De rekenkamer constateert dat een dergelijke situatie op dit moment weer aan de orde kan zijn. Daar waar ten aanzien van de programmabegroting 2013 wordt aangegeven dat er geen aanleiding is het beleid te herzien, of nieuwe aspecten tegen het licht te houden, wordt in het raadsprogramma 2014-2018 niet uitgesloten dat het parkeerbeleid wordt herzien en wordt in het voorjaar 2015 voorgesteld een integrale discussie over parkeren in geheel Leerdam op te starten. Ook uit de gevoerde gesprekken volgt dat de interne communicatie niet vrij is van enige “spanning”, waarbij het begrip voor elkaars standpunten en het inzicht in de werkzaamheden over en weer een rol kan spelen. Door de winkeliersvereniging wordt met name het proces van besluitvorming en het delen van evaluatiemomenten als kritieke factor genoemd.

Verder is het minimaal kostendekkend zijn van de parkeerregulering als doelstelling geformuleerd, waarbij de opbrengsten uit de parkeerregulering geoormerkt zijn om het parkeren te faciliteren. Uit de cijfers van de parkeerexploitatie volgt dat de kostendekkendheid van de parkeerregulering sec niet ter discussie staat. Het oormerken van de opbrengsten voor parkeerfaciliteiten roept echter wel vragen op. Weliswaar is het plausibel dat de kosten van de uitvoering van het beleidsplan centrum en de onderhoudskosten van parkeerplaatsen onder dit regime worden verantwoord, maar de dekking van de rentelasten op de grondwaarde en de kapitaallasten van de parkeergarage roepen in dit verband vragen op.

Aan de hand van de conclusies die de rekenkamer trekt uit de analyse van de geraadpleegde documenten en het gevoerde overleg zijn de volgende aanbevelingen geformuleerd.

1. Breng, meer dan in het verleden, een eenduidige structuur aan bij de ontwikkeling van toekomstig parkeerbeleid en voer deze consequent uit.
2. Draag zorg voor een heldere vorm van informatieverstrekking en communicatie bij de ontwikkeling van toekomstig parkeerbeleid.
3. Wees eenduidig in de presentatie van het resultaat van de parkeerexploitatie en benoem expliciet de kosten die daarbij worden betrokken.
4. Geef als raad bij nieuw te ontwikkelen parkeerbeleid duidelijke kaders aan, maak de doelstellingen meetbaar en controleer periodiek het behaalde resultaat.

In het kader van wederhoor is het concept onderzoeksrapport over het Parkeerbeleid van de gemeente Leerdam op 30 juni 2016 aan geboden aan het college. Op 30 augustus 2016 ontvangt de rekenkamer de bestuurlijke reactie, waaruit onder meer volgt dat het college de inhoud van het rapport herkent en geen zienswijze indient.

De rekenkamer heeft een kanttekening geplaatst bij de wijze waarop het college voorstelt de uitwerking van de aanbeveling over de parkeerexploitatie in te vullen.

Met vriendelijke groet,
Lokale Rekenkamer Leerdam

De voorzitter

Onderzoek Parkeerbeleid

Gemeente Leerdam

2016

Inhoudsopgave

1. INLEIDING	2
2. OPZET VAN HET ONDERZOEK	3
2.1 Doelstelling	3
2.2 Werkwijze	3
2.3 Onderzoeksvragen	3
2.4 Beperkingen	4
3. UITVOERING VAN HET ONDERZOEK	5
3.1 Parkeerbeleid in Leerdam	5
3.2 Parkeerexploitatie in Leerdam	12
3.3 Interviews met betrokkenen	16
3.4 Analyse	18
4. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	21
4.1 Conclusies	21
4.2 Aanbevelingen	22
5. HOOR EN WEDERHOOR	22
BIJLAGEN	25
Documentatie Algemeen	26
Documentatie Leerdam	26

1. Inleiding

De Lokale Rekenkamer Leerdam heeft het onderzoek naar het parkeerbeleid van de gemeente Leerdam als activiteit geagendeerd in haar jaarplan 2016.

Dit vindt zijn oorzaak in het feit dat dit onderwerp dat de aandacht van de gemeente heeft en heeft gehad en dat er sprake is van een maatschappelijk belang. Tevens heeft het vastgestelde integrale parkeerbeleid een looptijd tot en met 2015. Mede in het licht van een mogelijk nieuw te ontwikkelen parkeerbeleid door de gemeente Leerdam is dit voor de Rekenkamer voldoende aanleiding in de eerste helft van 2016 het onderzoek naar het parkeerbeleid ter hand te nemen.

Parkeerbeleid is een belangrijk onderdeel van het gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid. Het is een autonome taak van de gemeente, waaraan gemeenten zelf invulling kunnen geven. Parkeerbeleid is van belang in verband met de verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid op lokaal en regionaal niveau. Via parkeerbeleid kunnen gemeenten de verdeling van de vaak schaarse parkeerruimte reguleren en overlast voorkomen.

Instrumenten die gemeenten kunnen inzetten voor de parkeerregulering zijn onder meer:

- Het invoeren van betaald parkeren en parkeren door vergunninghouders (ook wel belanghebbenden parkeren genoemd);
- Het aanwijzen van 'blauwe zones' voor kort parkeren;
- Het aanleggen van P&R-terreinen en/of carpoolterreinen;
- Het afgeven van gehandicaptenparkeerkaarten (GPK's) en het aanwijzen van gehandicaptenparkeerplaatsen (algemeen en individueel);
- Het nemen van maatregelen ter voorkoming van parkeerexcessen;
- Het laten wegslepen van foutief geparkeerde auto's;
- Het vaststellen van parkeernormen voor woonwijken, bedrijven, kantoren en publiekaantrekkende voorzieningen

De opbrengsten van betaald parkeren en parkeren voor vergunninghouders zijn parkeerbelastingen. In algemene zin staat het een gemeente vrij om deze opbrengst naar eigen inzicht te besteden.

2. Opzet van het onderzoek

2.1 Doelstelling

De rekenkamer wil aan de hand van de ontwikkeling en evaluatie van het parkeerbeleid analyseren hoe het parkeerbeleid in Leerdam is vormgegeven, hoe het proces van ontwikkeling en implementatie is gevolgd en welke relevante informatie is gedeeld.

Het doel van het onderhavige onderzoek is om aan de hand van een evaluatie na te gaan of de gewenste resultaten zijn behaald en hoe de uitvoering van het parkeerbeleid daaraan heeft bijgedragen. De rekenkamer wil op basis daarvan richtinggevende uitspraken doen voor eventueel (ver)nieuw(d) parkeerbeleid.

2.2 Werkwijze

Het onderzoek betreft een beleidsevaluatie en richt zich op de analyse van de manier waarop in de gemeente Leerdam het parkeerbeleid is vormgegeven en geïmplementeerd.

De Rekenkamer verzamelt het feitenmateriaal van de gemeente Leerdam voor bureauonderzoek. Daarnaast worden enkele verdiepende interviews gehouden met de ambtelijke contactpersoon en stakeholders. Deze feiten stemt de Rekenkamer af met de betrokken contactpersonen. Voor het bestuurlijke traject bieden we het conceptrapport met bevindingen voor wederhoor aan.

Het onderzoek naar het parkeerbeleid in Leerdam bestaat uit 3 fasen:

- In fase 1 wordt het parkeerbeleid gereconstrueerd en wordt nagegaan wat de gewenste resultaten van het parkeerbeleid zijn en hoe de benoemde maatregelen daaraan zouden moeten bijgedragen.
- In fase 2 worden de feiten, meningen en interpretaties verzameld aan de hand van een bureaustudie naar beleidskaders, ambities en doelen van de gemeente over het parkeren in Leerdam en worden interviews gehouden met betrokkenen.
- In fase 3 worden de bevindingen geanalyseerd en gepresenteerd in een onderzoeksrapport met conclusies en aanbevelingen voor verdere ontwikkeling.

2.3 Onderzoeksvragen

In het kader van het onderzoek naar het parkeerbeleid van de gemeente Leerdam heeft de rekenkamer de volgende hoofdvraag en daarvan afgeleide deelvragen geformuleerd.

Hoofdvraag

Hoe geeft de gemeente het parkeerbeleid vorm en hoe is het gemeentelijke parkeerbeleid in termen van doelmatigheid en doeltreffendheid te verklaren, te analyseren en mogelijkerwijs te verbeteren?

Deelvragen

1. Welke doelstellingen heeft de gemeente Leerdam geformuleerd voor het parkeerbeleid?
2. Hoe heeft het implementeren van deze doelstellingen in de praktijk plaatsgevonden?
3. Welke ontwikkelingen hebben invloed gehad op de vormgeving van het parkeerbeleid?
4. Wat is het resultaat van het parkeerbeleid afgezet tegen de oorspronkelijke verwachtingen?
5. In hoeverre is het nodig en gewenst het beleid aan te passen en welke suggesties kunnen daarvoor worden gedaan?

2.4 Beperkingen

Het onderzoek van de rekenkamer naar het parkeerbeleid van de gemeente Leerdam richt zich op de periode 2005-2015, aangevuld met het voortraject vanaf 2003 en de voortgang in 2016. Daarbij gaat de aandacht vooral uit naar het proces van realisatie, uitvoering en evaluatie. Aanvullend is gekeken naar de resultaten van de parkeerexploitatie.

In verband met het voorgaande en het ontbreken van een specifiek wettelijk kader op het gebied van het gemeentelijke parkeerbeleid is geen formeel normenkader opgesteld ter toetsing van de (beleids)uitgangspunten. Niettemin heeft de rekenkamer gebruikt gemaakt van het kader dat door de gemeenteraad van Leerdam zelf in 2005 is geformuleerd om bepaalde resultaten te analyseren.

In het onderzoek blijven bepaalde aspecten buiten beschouwing. Daarbij valt onder meer te denken aan de parkeernormering en (het meten van) de doorstroming. Evenmin gaat het om een inhoudelijk oordeel over de fysieke maatregelen, die wel of niet getroffen zijn als uitwerking van de parkeervisie in de gemeente Leerdam.

3. Uitvoering van het onderzoek

In dit hoofdstuk wordt het parkeerbeleid van de gemeente Leerdam gereconstrueerd en wordt nagegaan wat de gewenste resultaten van het parkeerbeleid zijn en hoe de benoemde maatregelen daaraan zouden moeten bijgedragen.

In dat verband worden de feiten, meningen en interpretaties verzameld aan de hand van een bureaustudie naar beleidskaders, ambities en doelen van de gemeente over het parkeren in Leerdam en wordt verslag gedaan van interviews met betrokkenen. Tenslotte worden de feiten geanalyseerd en de bevindingen daaruit gepresenteerd.

Bij het uitvoeren van het onderzoek naar het parkeerbeleid in de gemeente Leerdam hanteert de rekenkamer het volgende onderscheid tussen parkeerbeleid en – regulering:

- Parkeerbeleid gaat vooral over de vraag: “welke doelgroepen willen we wanneer en in welke mate waar hebben staan”.
- Parkeerregulering gaat over de maatregelen die nodig zijn om dat doelgroepenbeleid ook te realiseren op plaatsen waar de vraag groter is dan het aanbod. Eén van de mogelijkheden om het parkeergedrag te reguleren is het systeem van betaald parkeren.

3.1 Parkeerbeleid in Leerdam

In het navolgende is op hoofdlijnen het proces van opstellen, uitvoeren en evalueren van het parkeerbeleid van de gemeente Leerdam geschetst.

Voortraject

De ontwikkeling van het parkeerbeleid voor de gemeente Leerdam start begin 2003 na een periode waarin het vaststellen van de hoogte van de parkeertarieven een belangrijke rol heeft gespeeld. Vanuit die situatie is de behoefte ontstaan aan een integraal parkeerbeleid voor de gemeente Leerdam.

Het raadsbesluit van 27 maart 2003² over de aanpassing van de parkeertarieven geeft aan dat er binnen drie maanden samen met de Leerdamse Ondernemers Vereniging (LOV) en andere betrokkenen door de gemeente voorstellen moeten worden opgesteld voor een onderbouwd, afgewogen, integraal en toekomstgericht parkeerbeleid voor onze binnenstad, waarbij de dekking is aangegeven.

In de raadsvergadering van 2 oktober 2003 wordt de Notitie Parkeerbeleid Binnenstad van de afdeling beheer en milieu van de sector Ruimte geagendeerd³, waarbij de raad wordt voorgesteld om de voorstellen onder 1 t/m 9 genoemd in de notitie Parkeerbeleid Binnenstad over te nemen. In de betreffende Notitie wordt aangegeven dat “de doelstellingen van het gemeentelijke parkeerbeleid zijn afgeleid van de centrale beleidsdoelstelling, die gericht is op verbetering van het woon- en leefklimaat en zo mogelijk versterking van de centrumpositie van Leerdam.”

In het verlengde daarvan worden in de genoemde notitie de doelen⁴ van het gemeentelijk parkeerbeleid als volgt benoemd:

² Aanpassing parkeertarieven, Voorstel aan de gemeenteraad nr.V.2003-038

³ Voorstel aan de gemeenteraad nr. V.2003-078 met aangehangen notitie

⁴ Zie ook bijlage A

- a) Verbetering van de leefbaarheid;
- b) Verbetering van de bereikbaarheid;
- c) Vergroten van het draagvlak voor het fietsen en openbaar vervoer;
- d) Een financieel gezonde exploitatie van het integrale parkeerbeleid;
- e) Het parkeerbeleid dient handhaafbaar te zijn.

In het raadsvoorstel van 2 oktober 2003 wordt ten aanzien van de vervolgpprocedure medegedeeld dat “Wij hebben besloten dat over de notitie nog voordat deze zal worden behandeld in de raad er opnieuw een inspraakbijeenkomst wordt belegd. Wij zullen u van het resultaat daarvan op de hoogte stellen”. Dit raadsvoorstel is echter teruggetrokken omdat de raad van mening was dat het stuk nog niet rijp was voor de besluitvorming. De wethouder heeft toentertijd toegezegd voor het eind van het jaar te komen met een nieuw voorstel.

Op grond daarvan wordt in de raadsvergadering van 11 december 2003 gesproken over het voorstel⁵ een parkeernotitie op te stellen. In die vergadering wordt besloten om met behulp van een procesbegeleider op interactieve wijze met alle belanghebbenden en betrokken organisatie te komen tot een integraal parkeerbeleid voor de gehele gemeente.

De gemaakte keuze van het opsplitsen van het gehele proces om te komen tot een parkeerbeleidsplan is gelegen in het feit dat het onderwerp “parkeren” erg gevoelig lag gelet op een lange en moeizame voorgeschiedenis kende. Het besluit om te komen tot nieuw parkeerbeleid voor het hele territorium van de gemeente vindt in dat verband (mede) zijn aanleiding in de maatschappelijke onrust die was ontstaan na het voorgenomen besluit eind 2002 om de parkeertarieven in 2003 drastisch (+ 125%) te verhogen.

Beleidsplan

Eind 2003 wordt door het college de opdracht voor de procesbegeleiding neergelegd bij een extern bureau⁶. De procesbegeleider heeft voor de zomer van 2004 een inventariserend onderzoek ingesteld om te kijken of er voldoende draagkracht bij alle betrokken partijen bestond om uiteindelijk te komen tot een gezamenlijk parkeerbeleidsplan.

De vertegenwoordigers van de diverse belangenorganisaties hebben aangegeven dat dit het geval was. Vooraf heeft de gemeenteraad een aantal kaders en uitgangspunten meegegeven voor het opstellen van het parkeerbeleid. Deze zijn opgenomen in de parkeernotitie⁷ en richten zich op:

- Vastgesteld beleid is uitgangspunt, waarbij het verkeerscirculatieplan, de Structuurvisie Plus, het Wijkontwikkelingsplan West en het Bestemmingsplan Centrum een vaststaand gegeven zijn;
- De parkeerregulering moet minimaal kostendekkend zijn, waarbij de opbrengsten uit de parkeerregulering geoormerkt zijn om parkeren te faciliteren;
- Het parkeerbeleid moet rekening houden met de ambities van de gemeente om de potenties voor versterking van toerisme en recreatie te versterken;
- De mogelijkheid om in de toekomst parkeervoorzieningen voor centrumbewoners aan de rand van het centrum te realiseren moet worden opgehouden;
- Betere benutting van bestaande parkeervoorzieningen en zorgdragen voor een goede bewegwijzering als onderdeel hiervan⁸.

⁵ Voorstel aan de gemeenteraad nr. V.2003-102; zie ook bijlage B

⁶ Verkeersadviesburo Diepens en Okkema, Zwolle

⁷ “Parkeren Parkeerbeleid Leerdam”, Verkeersadviesburo Diepens en Okkema, januari 2005

⁸ Brief van het college B&W van 25-05-2004 aan de gemeenteraad Leerdam

Er is voor gekozen om het parkeerbeleidsplan interactief op te stellen. In deze context wordt door het college wel geconstateerd dat “het pragmatische gehalte in het plan aanzienlijk is”. Eerdere ambtelijke pogingen om te komen tot een dergelijke plan waren beleidsmatiger van karakter en gebaseerd op meer (voor)onderzoek. Voor deze aanpak is toentertijd een startnotitie⁹ opgesteld. De commissie Ruimte gaf destijds aan dat een meer pragmatischer aanpak zou moeten worden gekozen, hetgeen in deze fase heeft plaatsgevonden.

Het parkeerbeleidsplan 2005 voorziet in een beleid voor de komende tien jaar, tot 2015. De visie achter dit parkeerbeleid is dat zo dicht mogelijk bij de bestemming de auto geparkeerd en de fiets gestald kan worden. “Wat zo dicht mogelijk is hangt af van de plek waar de bestemming is. In het plan zijn voor verschillende groepen parkeerders profielen, die als het ware de gewenste parkeerkwaliteit vastleggen, opgesteld. Dit heeft onder meer tot gevolg dat de (toekomstige) parkeersituatie rond het centrumgebied wijzigt.”

De differentiatie van gebieden maakt het noodzakelijk voor die verschillende gebieden parkeermaatwerk te leveren. Om die reden maakt het parkeerbeleidsplan onderscheid in de beide dorpskernen (Kedichem en Schoonrewoerd) en de wijken Noord, West, Oost en Centrum. Voor ieder van die gemeentedelen beschrijft dit plan op hoofdlijnen welke parkeer- en stallingssituatie wordt nagestreefd.

De hoofdlijn van het parkeerbeleid is dat er voor de eigen inwoners, voor zover die niet op eigen erf kunnen parkeren, in het publieke domein parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Voor bezoekers aan Leerdam, en dan met name het centrumgebied, zijn parkeervoorzieningen beschikbaar in de vorm van garages en terreinen. Een reguleringssysteem van tarieven bepaalt hier de aantrekkelijkheid van parkeervoorzieningen voor verschillende doelgroepen.

Mensen met een handicap kunnen hun voertuigen parkeren op speciaal voor hun gerealiseerde plaatsen. “Het huidige beleid, dat in nauwe samenspraak met gehandicapten-organisaties tot stand is gekomen, functioneert uitstekend. Het aantal plaatsen en spreiding over Leerdam wijzigt niet.”

Het stallen van fietsen wordt gemoderniseerd. Er komen in het centrumgebied veel kleinschalige stallingsvoorzieningen op logische en herkenbare plekken langs en aan het eind van fietsroutes.

Met dit parkeerbeleid zijn kaders geformuleerd. Binnen deze kaders wordt sturing gegeven aan een aantal ontwikkelingen, terwijl de uitvoering ervan is opgenomen in het Meerjaren Uitvoerings Programma (MUP). In het MUP is concreet opgenomen welke maatregelen genomen worden. Daarbij is voor elke van de gemeentedelen, voor zover mogelijk, aangegeven wat de lokale knelpunten zijn en wat de oplossingsrichting is.

Dit meerjarenprogramma is niet statisch, bijstelling kan plaatsvinden op basis van niet te voorziene ontwikkelingen. Om die reden vindt jaarlijks monitoring plaats aangaande de uitvoering van het parkeerbeleidsplan.

Op 14 april 2005 stelt de gemeenteraad¹⁰ de parkeernotitie “Par(keren) Parkeerbeleid Leerdam” in casu het concept parkeerbeleidsplan vast. Het college wordt gemandateerd de uitvoering van het Meerjaren Uitvoerings Programma ter hand te nemen, waarbij de voortgang van het MUP jaarlijks aan de raad wordt gerapporteerd.

In de toelichting op het raadsvoorstel wordt onder meer aangegeven dat het beleidsplan slechts summier een toekomstige, brede beleidsvisie aangeeft over het onderwerp parkeren.

⁹ Notitie bij Voorstel aan de gemeenteraad nr. V.2003-078, oktober 2003

¹⁰ Voorstel aan de gemeenteraad nr. V.2005-020

“Dit geldt ook voor het aantal benodigde parkeerplaatsen en de situering daarvan in verband met de toekomstige (ruimtelijke) ontwikkelingen omdat hiernaar geen uitgebreid onderzoek is gedaan.”

In dezelfde toelichting wordt met betrekking tot de financiering van het parkeerbeleidsplan gemeld dat in de komende tien jaar rekening moet worden gehouden met in totaal € 976.500 aan investeringen en andere kleinere uitgaven. Bij de parkeerexploitatie wordt door de gemeente het principe van volledige kostendekking gehanteerd. De in de begroting 2005 geraamde inkomsten uit de parkeerbelasting bedragen € 569.000 (productnummer 2151). Mede gelet op de discussie in de commissie Ruimte van 23 maart 2005 wordt voorgesteld een bedrag ter grootte van € 500.000 in een voorziening “parkeren” te storten ten behoeve van de uitvoering van het MUP voor de komende vijf jaar. De vorming van de voorziening vindt plaats door dit bedrag te onttrekken uit de algemene risicoreserve. Het mandaat van het college beperkt zich tot dit financiële kader en de gestelde prioriteiten en tijdsplanning.

In de notitie “(Par)keren Parkeerbeleid Leerdam” is een tabel opgenomen van de meerjarige kosten en opbrengsten van het MUP:

Omschrijving	Kosten 2005-2015	Gemiddeld per jaar
Parkeerregulering	3.630.000	330.000
Monitoring	16.500	1.500
Investeringen	960.000	87.275
Totaal kosten	4.606.500	418.775
Totaal opbrengsten	5.885.000	535.000
Resultaat	1.278.500	116.225

Uit dit overzicht volgt dat de verwachte opbrengsten voldoende zijn om de kosten van de parkeerregulering en de benodigde investeringen uit het MUP te dekken.

Uitvoering

In de hiervoor genoemde toelichting op het raadsvoorstel (V.2005-020) wordt gemeld dat het MUP voor het parkeerbeleidsplan overwegend de probleemstelling aangeeft met een zeer globale kostenraming en tijdstip van uitvoering. In een aantal gevallen is er sprake van het benoemen van een summier oplosrichting. “Dit betekent dat het MUP nog veel aandacht vraagt ten aanzien van onder andere nader overleg, kostenramingen en uitvoering.”

In de raadsvergadering van 7 december 2006¹¹ worden vragen gesteld over de uitvoering van het parkeerbeleid. Dit naar aanleiding van de eerder gedane toezeggingen van het college. Uit de notulen blijkt dat de wethouder het antwoord op de vragen moet schuldig blijven.

In de raadsvergadering van 29 maart 2007¹² wordt opnieuw gevraagd naar het parkeerbeleid en de stand van zaken over de uitvoering ervan¹³. Uit het antwoord van de wethouder blijkt dat er ten aanzien van de uitvoering de nodige problemen zijn, waarbij de toegezegde evaluatie verschuift in de planning.

¹¹ Notulen van de Raadsvergadering van de gemeente Leerdam, 07-12-2006

¹² Notulen van de Raadsvergadering van de gemeente Leerdam, 29-03-2007

¹³ Zie ook bijlage D

Medio 2008 is gestart met de fase van implementatie, vooral gericht op centrum gerelateerde elementen. Dit heeft toentertijd geleid tot het opstellen van een hoofdlijnennotitie¹⁴ van het uit te werken parkeerbeleid in de geest van de parkeervisie uit 2005. De hoofdlijnennotitie is in september 2008 door het college van B&W vastgesteld. Daarnaast is aan de commissie Ruimte het te volgen plan van aanpak voorgelegd.

De hoofdlijnennotitie “Parkeren centrum Leerdam” is een eerste uitwerking op strategisch niveau van de parkeervisie, die door de gemeenteraad van Leerdam op 14 april 2005 is vastgesteld. In het document is een uiteenzetting gemaakt van het doelgroepenbeleid, reguleringsbeleid, tarievenstrategie en het beleid ten aanzien van de parkeernormen. In het voorstel van het college¹⁵ wordt aangegeven dat het “van belang is deze hoofdlijnennotitie bestuurlijk vast te stellen, voor dat de verdere uitwerking op tactisch en operationeel niveau wordt geformuleerd. Deze hoofdlijnennotitie bevat immers het kader waarbinnen de diepgaande uitwerking wordt vormgegeven.”

Bij navraag is vernomen dat geen raadsvoorstel ter zake voorhanden is waaruit van ambtelijke zijde wordt geconcludeerd dat de hiervoor genoemde hoofdlijnennotitie niet in de gemeenteraad van Leerdam is behandeld.

In de hoofdlijnennotitie worden enkele verschillen aangegeven met de parkeervisie 2005, vooral als gevolg van opgetreden ruimtelijke veranderingen, die van invloed zijn op de verdere uitwerking. Ook worden (in par. 5.1) de uitgangspunten van het parkeerbeleidsplan gememoreerd: minimaal kostendekkendheid zijn van de parkeerregulering, tariefsverhoging uitsluitend inzetbaar ter dekking van toekomstig parkeerbeleid en oriëntatie op omliggende gemeenten bij de tariefstelling.

De hoofdlijnennotitie is in detail uitgewerkt in een uitwerkingsnotitie¹⁶. Dit wordt aangevuld met een onderzoek naar de interne parkeerorganisatie.

De centrale vraag in de uitwerkingsnotitie luidt: “Welke verkeerskundige en organisatorische uitwerking geeft de gemeente Leerdam aan de parkeerkundige oplossingsrichtingen die beschreven zijn in de hoofdlijnennotitie om het vastgestelde parkeerbeleid daadwerkelijk te kunnen implementeren?”

In navolging van het geschetste doelgroepenbeleid wordt in de uitwerkingsnotitie de parkeerregulering in detail uitgewerkt en wordt ingegaan op de parkeerroutering en – verwijzing conform het vastgestelde parkeerbeleid en het vigerende verkeerscirculatieplan.

Op 13 augustus 2009 informeert het college de leden van de Commissie Ruimte over de uitvoering van het MUP Parkeren. Daarbij wordt aangegeven dat “Als gevolg van een managementwisseling bij de afdeling Openbare Ruimte de rapportage over de uitvoering van het MUP Parkeren is vertraagd”.

Op 22 december 2009 stuurt het college de voortgangsrapportage MUP Parkeren van december 2009 ter informatie naar de gemeenteraad van Leerdam¹⁷. Het college geeft daarbij aan dat “Inmiddels diverse actiepunten uit het parkeerbeleidsplan in uitvoering zijn of zijn afgerond. Het plan en de uitgevoerde maatregelen hebben in de afgelopen periode een positief effect gehad op de ontwikkeling en het gebruik van de parkeerfaciliteiten in Leerdam. Dat komt ook naar voren bij de uitverkiezing tot Beste Binnenstad in 2009.”

¹⁴ Hoofdlijnennotitie parkeren centrum Leerdam, eindrapport. Mobycon, 25 augustus 2008

¹⁵ Collegevoorstel Hoofdlijnennotitie, gemeente Leerdam, 16 september 2008

¹⁶ Uitwerkingsnotitie parkeren centrum Leerdam, Mobycon, 26 november 2008

¹⁷ Collegebrief Voortgangsrapportage MUP Parkeren, 22 december 2009

In deze voortgangsrapportage is een tabel opgenomen over de financiële stand van zaken per 1 augustus 2009:

Uitgaven MUP		Beginstand MUP	500.000
2006	23.415		
2007	20.411		
2008	64.295		
2009	34.519		
Totaal	142.640		
		Uitgaven	- 142.640
		Nortierstraat	- 110.000
		1 ^e Berap 2009	40.000
		Restant 01-08-2009	287.360
		Kosten vlg Mobycon	- 300.000
		Saldo	- 12.640

In de raadsvergadering van 20 mei 2010 worden ten aanzien van de implementatie van de parkeermaatregelen vragen gesteld.¹⁸ In het antwoord van de wethouder wordt gewezen op personele problemen als verklaring van het achterlopen op de planning.

Evaluatie

In oktober 2011 wordt de evaluatierapportage¹⁹ over het MUP Parkeerbeleidsplan 2005 gepubliceerd. Daarin wordt onder meer geconcludeerd:

“De uitgevoerde maatregelen MUP hebben er toe geleid dat bewoners zo dicht mogelijk bij de bestemming kunnen parkeren. Voor bezoekers van Leerdam zijn (betaald) parkeervoorzieningen beschikbaar gesteld in het centrum. Door middel van tariefregulering wordt gestuurd op het parkeren van verschillende doelgroepen. Daarnaast biedt GSM-parkeren een extra betalingsservice voor de parkeerder waarmee men achteraf kan betalen voor parkeren. De nieuwe parkeerverwijzing informeert bezoekers over de beschikbare parkeerterreinen. Verder zorgt de reeds geplaatste objectbewegwijzering voor een goede vindbaarheid en bereikbaarheid van verschillende bestemmingen in en rond het centrum.”

In de genoemde evaluatierapportage wordt onder 3.11 Financiën aangegeven dat oorspronkelijk in het parkeerbeleidsplan 2005 is uitgegaan van een totaal benodigd bedrag van €825.000,00 voor de uitvoering van alle maatregelen MUP. Er is toen echter “slechts” een budget van €500.000,00 beschikbaar gesteld voor de uitvoering.

Uit de voortgangsrapportages 2008-2009-2010, is echter naar voren gekomen dat “de noodzaak voor enkele maatregelen MUP zoals vastgesteld in het Parkeerbeleidsplan 2005 is vervallen. Vanwege het gaandeweg vervallen van de noodzaak van verschillende maatregelen is het beschikbare budget van €500.000,00 toereikend gebleken voor de uitvoering van de echt noodzakelijke maatregelen.”

Het huidige programma MUP loopt met de reeds uitgevoerde maatregelen vroegtijdig ten einde, immers het programma MUP voorziet in een parkeerbeleid tot 2015. Echter vanwege het ontstaan van nieuwe inzichten in parkeerknelpunten n.a.v. de resultaten van het Parkeeronderzoek Centrumgebied Leerdam 2011 wordt aanbevolen om een aantal maatregelen voor de komende jaren op te nemen in een nieuw maatregelpakket MUP.

Tenslotte wordt in de evaluatierapportage 2011 geconcludeerd “dat de noodzakelijke actiepunten MUP een positief effect hebben op de ontwikkeling en het gebruik van de parkeerfaciliteiten in Leerdam.”

¹⁸ Zie ook bijlage E

¹⁹ MUP Parkeerbeleidsplan 2005, Evaluatierapportage, gemeente Leerdam 2011

Naar aanleiding van vragen in de commissievergadering van 26 januari 2012 informeert het college in februari 2012 de gemeenteraad²⁰ over de werkplanning met betrekking tot de resterende actie punten uit het MUP.

In de raadsvergadering van 1 november 2012²¹ wordt er in verband met de behandeling van de programmabegroting 2013 door de wethouder ten aanzien van de evaluatie parkeren het volgende opgemerkt:

“Wij hebben de evaluatie van het MUP een jaar geleden besproken. Wij hebben gezegd eigenlijk is er geen aanleiding om het beleid te herzien, of nieuwe aspecten tegen het licht te houden. Bij nieuwbouwprojecten lopen wij regelmatig tegen dingen aan die het rechtvaardigen om tegen onderdelen van het beleid aan te kijken. Wij willen in 2013 ons parkeerbeleid ten aanzien van het parkeerbonds behandelen.”

Toekomst

In het uitvoeringsplan van het Raadsprogramma 2014-2018 wordt met betrekking tot programma 2, doelstelling Bereikbaarheid, in het najaar van 2014 een korte notitie aangekondigd waarin het parkeeronderzoek 2011 wordt geëvalueerd en geactualiseerd. “het beleid te herzien, of nieuwe aspecten tegen het licht te houden.

In januari 2015 wordt de Discussienotitie “betaald parkeren Leerdam” gepubliceerd²².

Op 21 april 2015 besluit het college “Een integrale discussie over parkeren in geheel Leerdam op te starten. Op korte termijn dienen de parkeerautomaten omgebouwd te worden, de GSM betaalmogelijkheden uitgebreid te worden en een gesprek gevoerd te worden met LOV over parkeren op de Kerkstraat.”

Ten aanzien van het parkeerbeleid²³ wordt vermeld dat in het tweede kwartaal van 2015 een parkeerdruk meting wordt gehouden. “Aan de hand van deze meting, tezamen met de uitkomsten van de discussienota betaald parkeren wordt bepaald of het huidige parkeerbeleid aanpassing behoeft. Afhankelijk van de discussie met het LOV over het eerste half uur gratis parkeren in de Kerkstraat en de Vlietskant wordt mogelijk de parkeerdruk-meting verplaatst naar het derde kwartaal.”

In september 2015 wordt de eerste parkeerdrukmeting gehouden²⁴; in oktober (als de proef met de blauwe zone in de Kerkstraat en de Vlietskant in gang is gezet) zal de tweede meting worden gehouden. “Naar verwachting zal het rapport over de parkeerdruk en het parkeermotief in december klaar zijn. Naar aanleiding daarvan (tezamen met de discussienota betaald parkeren) zal worden bepaald of het parkeerbeleid aanpassing behoeft.”

In de Perspectiefnota 2016-2019 wordt in het hoofdstuk Infrastructuur en bereikbaarheid aangegeven:

“Wij pleiten voor een herijking van het parkeerbeleid: maak Leerdam aantrekkelijker als winkelstad met een beleid van gratis (kort) parkeren in en bij het centrum.

In overleg met de ondernemers lijkt ons dit een mooie uitdaging voor het komende jaar en we zijn dan ook benieuwd naar de reactie hierop van het college. Om dat enige kracht bij te zetten houden we hier een motie achter de hand.”

²⁰ Collegebrief Planningsoverzicht resterende actiepunten MUP, 16 februari 2012

²¹ Notulen van de raadsvergadering van de gemeente Leerdam op 1 november 2012

²² Zie ook bijlage F

²³ 1^e Voortgangsrapportage 2015 blz. 16, 25 juni 2015

²⁴ 2^e Voortgangsrapportage 2015 blz. 16, 29 oktober 2015

In maart 2016 informeert het college de gemeenteraad van Leerdam²⁵ over de wenselijkheid het parkeerbeleid te evalueren. Daarmee is een eerste aanzet gegeven met de discussie-nota betaald parkeren Leerdam²⁶. Deze notitie heeft tot doel inzicht te bieden in de parkeerexploitatie, de trends en ontwikkelingen op het gebied van parkeren en de sturingsmogelijkheden. In de notitie wordt de parkeerexploitatie geanalyseerd in relatie tot het resultaat over de afgelopen jaren en de oproep van winkeliers het betaald parkeren af te schaffen in de hoop dat de omzet zal stijgen. De notitie geeft inzicht in het financiële effect voor de gemeente Leerdam. In de notitie wordt ook aangegeven dat inmiddels een aantal maatregelen is uitgevoerd: de parkeerautomaten zijn geschikt gemaakt voor PIN-betalingen en er zijn extra automaten geplaatst op de drie grootste parkeerterreinen. De uitbreiding voor GSM-parkeren wordt in mei van dit jaar verwacht.

3.2 Parkeerexploitatie in Leerdam

De gemeenteraad heeft in 2004 de financiële kaders en uitgangspunten geformuleerd voor het Parkeerbeleidsplan 2005. Dit behelsde dat de parkeerregulering minimaal kosten-dekkend moest zijn, de opbrengsten uit betaald parkeren alleen mochten worden gebruikt om het parkeren te faciliteren en de begroting 2004 was het uitgangspunt, waarbij extra verhoging van de tarieven niet mocht worden ingezet om de begroting sluitend te maken. Toentertijd is in het raadsvoorstel aangegeven dat het overschot op de parkeerexploitatie benodigd is voor de dekking van de kosten van het beleidsplan centrum. Zowel de ‘winst’ op de parkeerexploitatie als de kosten van het beleidsplan centrum werden toen geraamd op € 209.000 per jaar, waarmee er op begrotingsbasis sprake was van een volledig sluitende parkeerexploitatie. De gemeenteraad heeft in haar uitgangspunten voor het parkeerbeleid onder meer aangegeven dat de opbrengsten uit betaald parkeren alleen mochten worden gebruikt om het parkeren te faciliteren. Het college heeft besloten om de parkeeropbrengsten aan te wenden voor de uitvoering van het beleidsplan centrum.

Bij de vaststelling van het parkeerbeleidsplan heeft de gemeenteraad een investeringsbudget van € 500.000 beschikbaar gesteld voor de uitvoering van het MUP Parkeren in de periode 2005-2010. Omdat in de jaren voor 2005 een deel van de parkeerinkomsten in het voordelig resultaat op de jaarrekening is terecht gekomen, heeft de gemeenteraad besloten de investering te dekken uit de algemene risicoreserve en niet te kiezen voor een verhoging van de parkeertarieven, mede uit het oogpunt van concurrentiepositie met andere gemeenten.

In de “Verordening onderzoeken doelmatigheid en doeltreffendheid van de gemeente Leerdam” (december 2003) is bepaald dat het college jaarlijks onderzoek doet naar de doelmatigheid en doeltreffendheid van het gevoerde beleid. Voor 2009 is voor het doeltreffendheidsonderzoek gekozen voor de parkeerexploitatie.

Dit onderzoek richt zich op de periode na vaststelling van het parkeerbeleidsplan 2005. In het onderzoek is gekeken naar de werkelijke uitgaven en inkomsten uit de parkeerregulering tot en met 2009 en de raming ter zake voor 2010. Het voornemen was om ook de uitvoering van het MUP parkeren in het doeltreffendheidsonderzoek te betrekken, maar dat is achterwege gelaten vanwege de afzonderlijke rapportage aan de gemeenteraad²⁷

²⁵ Collegebrief aan gemeenteraad Leerdam, verzonden 9 maart 2016

²⁶ Discussienotitie betaald parkeren Leerdam, Gemeente Leerdam, afdeling Regie, januari 2015

²⁷ Voortgangsrapportage MUP parkeren, collegebrief december 2009.

Op 6 juli 2010 stelt het college het (bijgestelde) onderzoek naar de doeltreffendheid van de parkeerexploitatie vast, waarna de gemeenteraad van Leerdam van de resultaten op de hoogte wordt gebracht²⁸.

“In de (aangepaste) eindrapportage is het tekort op de parkeerexploitatie inzichtelijker gemaakt door duidelijke financiële overzichten. Tevens wordt in de rapportage een werkwijze voorgesteld op welke wijze wij voor de toekomst de mate van kostendekkendheid van de parkeerexploitatie kunnen bepalen.”

In onderstaande tabel, afkomstig uit het hiervoor genoemde onderzoek naar de parkeerexploitatie, is een overzicht opgenomen van de kosten en opbrengsten van de parkeerregulering over de periode 2005 t/m 2009, aangevuld met de begroting 2010.

Kosten parkeren	Werkelijk					Begroot
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Op product parkeren	241	244	229	252	324	309
Op andere producten	58	177	192	194	209	210
Niet begroot	50	114	114	114	177	177
Totale kosten	349	525	535	560	710	696
Opbrengst parkeren						
Op product parkeren	515	582	590	595	600	587
Op andere producten	0	0	0	0	0	0
Niet begroot	0	0	0	0	0	0
Totale opbrengsten	515	582	590	595	600	587
Saldo	166	47	55	35	- 110	- 109

bedragen x € 1.000

In de beschouwde periode worden in de begroting en de jaarrekening de volgende kosten op het product parkeren verantwoord: de kapitaallasten van de parkeerregulering, het beheer en onderhoud van de parkeerapparatuur, de kosten van parkeercontrole, de parkeerkaarten en eigen ambtelijke inzet op het gebied van parkeren.

Daarnaast wordt er in de rapportage van het doeltreffendheidsonderzoek melding gemaakt van “niet op de parkeerexploitatie verantwoorde kosten”. Deze kosten worden in de rapportage wel gerelateerd aan het parkeren met de opmerking dat deze bij de kostendekkendheid van de exploitatie moeten worden betrokken. Daarbij valt te denken aan de kosten van de uitvoering van het beleidsplan centrum en de onderhoudskosten van parkeerplaatsen. Daarnaast zijn in dit overzicht de rentelasten over de grondwaarde van de parkeerplaatsen betrokken in het totaal van de kosten.

Bijzonder in het kostenverhaal is de positie van de parkeergarage Kristallijn. Deze parkeergarage is door de projectontwikkelaar gerealiseerd en in eigendom van de ontwikkelaar gebleven, die voor eigen rekening en risico de parkeergarage exploiteert.

De gemeente Leerdam heeft echter een bijdrage in het bouwplan geleverd van € 1,1 miljoen. De daaruit voortvloeiende kapitaallasten zijn betrokken in het totaal van de kosten.

De opbrengsten volgen uit de parkeergelden uit de parkeermeters, de afgifte van parkeervergunningen en de opgelegde naheffingsaanslagen. De laatstgenoemde inkomsten worden in principe niet meegeteld in de bepaling van de kostendekkendheid van de parkeerexploitatie.

²⁸ Collegebrief Onderzoek doeltreffendheid parkeerexploitatie, 7 juli 2010

Uit het overzicht van de parkeerexploitatie 2005-2009 volgt dat er vanaf 2006 nog sprake is van een (klein) overschot maar dat de exploitatie vanaf 2009 een tekort laat zien van ruim € 100.000.

In het Collegeprogramma 2010-2014²⁹ wordt ten aanzien van belastingen, leges en tarieven onder meer vermeld: “Ook zijn wij voornemens de parkeeropbrengsten te verhogen. De audit parkeerbeleid geeft namelijk aan dat er bij de uitvoering van het parkeerbeleid nog steeds sprake is van substantiële en oplopende tekorten. Om deze aan te pakken moet het parkeertarief verhoogd worden. Dit in combinatie met de introductie van nieuwe parkeermeters en nieuwe methodes van betalen. Eén en ander impliceert een stijging van de jaarlijkse opbrengst uit parkeren met circa 30%. Overigens kan een deel van deze extra opbrengst ook gerealiseerd worden door een uitbreiding van het betaald parkeren.”

Aanvankelijk was het de bedoeling om de investering van de voor de herinrichting van het centrum van Leerdam voor een vijfde deel te verhalen op de ondernemers. Toen dat niet mogelijk bleek, is besloten de parkeertarieven te verhogen.

Op 9 december 2010³⁰ stelt de gemeenteraad van Leerdam de Parkeerverordening 2011 vast. De overweging daarbij is dat de parkeerverordening 1992 moet worden aangepast aan de moderne ontwikkelingen en inzichten. Gelijktijdig met de Parkeerverordening 2011 wordt ook de Verordening Parkeerbelasting, heffing en invordering parkeerbelasting alsmede de tarieventabel 2011, vastgesteld.

Uit de Discussienotitie betaald parkeren Leerdam volgt onder meer dat “uit de parkeerexploitatie blijkt dat de totale opbrengst in 2014 € 557.000 bedraagt waar de kosten uitkomen op € 310.000. Hieruit mag worden opgemaakt dat de parkeerexploitatie van de gemeente Leerdam in 2014 positief sluit met € 247.000.” Dit resultaat volgt rechtstreeks uit het verschil tussen opbrengsten en kosten op het product Parkeren sec.

In de genoemde discussienotitie is een overzicht opgenomen van de kosten en opbrengsten van de parkeerexploitatie over de periode 2010-2014 en de begroting 2015. In vergelijking tot het financiële overzicht uit het doeltreffendheidsonderzoek 2009 kunnen de kosten en opbrengsten als volgt worden weergegeven:

Kosten parkeren	Werkelijk					Begroot
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Op product parkeren	225	276	241	276	310	341
Op andere producten	167	193	189	190	181	188
Niet begroot*	146	146	146	146	146	146
Totale kosten	538	615	576	612	637	675
Opbrengst parkeren						
Op product parkeren	537	583	618	551	557	569
Op andere producten	0	0	0	0	0	0
Niet begroot	0	0	0	0	0	0
Totale opbrengsten	537	583	618	551	557	569
Saldo	1	-32	-42	-61	-80	-106

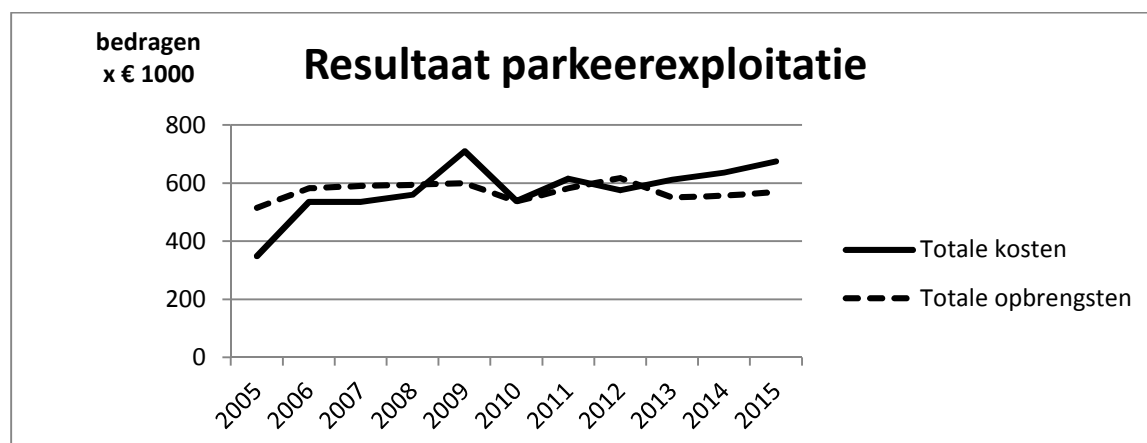
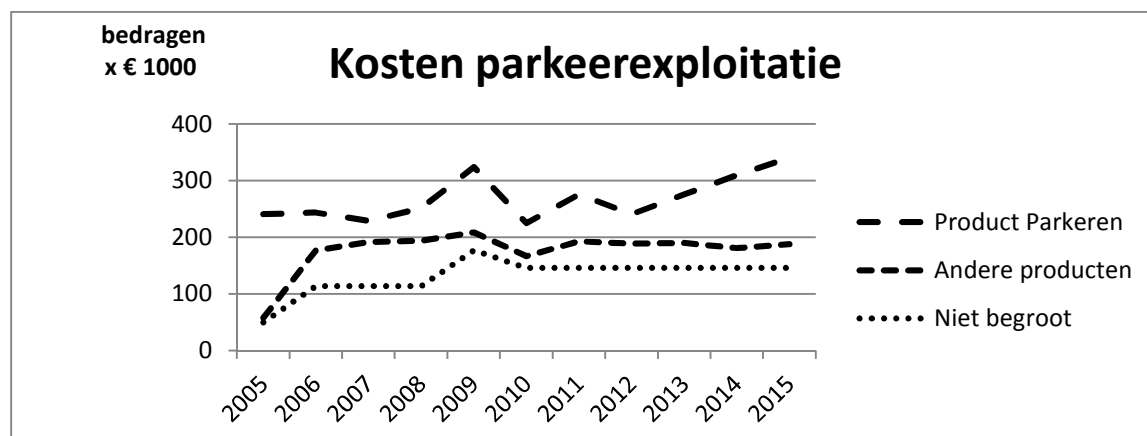
* kapitaallasten parkeergarage Kristallijn en rentelasten over grondwaarde bedragen x € 1.000

Ten aanzien van de werkelijke cijfers over 2010 is het verschil met de begroting (vorige tabel) opvallend.

²⁹ Collegeprogramma 2010-2014, hoofdstuk 3: Financiën, uitvoering van beleid

³⁰ Besluitenlijst raadsvergadering Leerdam van 9 december 2010, nr. 09.5 en 09.6

Daarnaast wordt in de 2^e voortgangsrapportage 2015 van de gemeente Leerdam opgemerkt dat de parkeeropbrengsten achter blijven bij de begroting. Voor parkeren is er sprake van een structureel nadeel van € 60.000. In de rapportage wordt aangegeven dat “in het centrum een onderzoek wordt uitgevoerd naar de parkeerdruk als ingrediënt voor nieuw Leerdams parkeerbeleid. Daarmee wordt het mogelijk om de oorzaken van het nadeel meer concreet te duiden.”



NB: de waarden voor 20015 volgen uit de begroting

Verantwoording

Kosten	Product parkeren	• Exploitatie parkeren • Kapitaallasten • Ambtelijke kosten + inhuur hanhdhaving • Parkeerkaarten gehandicapten
	Andere producten in begroting	• Beleidsplan centrum (1^e fase) • Aanleg en onderhoud doseerpalen • Onderhoud parkeerplaatsen
	Niet in de begroting	• Beleidsplan centrum (2^e fase) • Grondwaarden parkeerplaatsen
Opbrengsten	Product parkeren	• Parkeerautomaten • Vergunningen • Naheffingsaanslagen

3.3 Interviews met betrokkenen

Tussen 8 en 15 juni 2016 heeft de rekenkamer overleg gevoerd met een vertegenwoordiging van de ambtelijke organisatie. Dit betrof enerzijds een gesprek met twee medewerkers van de afdeling Beleid respectievelijk Regie over de beleidsmatige uitwerking van de parkeervisie 2005-2015, en vervolgens een gesprek met een medewerker van de afdeling Financiën over de parkeereexploitatie.

Daarnaast is een gesprek georganiseerd met de secretaris van de Leerdamse Ondernemers Vereniging (LOV) over de wijze waarop de vereniging betrokken is bij de ontwikkeling van de parkeervisie en uitvoering van de betreffende maatregelen.

Van alle gesprekken is een verslag gemaakt dat ter verificatie van het besprokene aan de geïnterviewde is voorgelegd. De belangrijkste bevindingen daaruit zijn, na verwerking van de ontvangen opmerkingen, hierna weergegeven.

Doelen uit de parkeervisie

Het is niet duidelijk wat het effect van het parkeerbeleid is geweest op de ambitie van de gemeente op het gebied van toerisme en recreatie. Naar verwachting is dit verband nooit onderzocht. In het verleden hebben er wel borden gestaan met een verwijzing naar plekken voor lang parkeren. Deze zijn echter in 2014 weer verwijderd. Argument was vooral de sluiting van parkeergarage Kristallijn. Recent onderzoek wijst echter uit dat het wel kan helpen. Hiervoor wordt overleg gevoerd met onder andere de Glasblazerij en het Glas-museum.

Communicatie en informatievoorziening

Vanuit de ambtelijke organisatie is dat beeld wisselend en wordt hier en daar als 'ad hoc' aangeduid. In het kader van de visie op de binnenstad worden (politiek) geen duidelijk keuzes gemaakt. Als voorbeeld wordt de recente invoering van de blauwe zone genoemd, die 'onder druk van de winkeliers' is gerealiseerd. Daarbij is het (gratis) kort parkeren ingevoerd, terwijl er nog een discussie loopt over betaald parkeren.

Voor de invoering van de blauwe zone is in november 2015 een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Deze moest na de invoering van deze zone opnieuw worden gedaan. Echter, in december heeft een supermarkt nog een functionele wijziging toegepast in het parkeer-gebied waardoor een derde meting nodig was om een compleet beeld te krijgen. Die derde meting was niet ingecalculeerd, waardoor de resultaten van het onderzoek op zich hebben laten wachten.

Gedurende het overleg met de ambtelijke organisatie ontstaat het beeld dat de interne afstemming soms leidt tot frictie. Het gaat daarbij vooral om de realisatie van voorzieningen en de daarvoor beschikbare (financiële) middelen in relatie tot de toerekening van (niet geoormerkte?) kosten.

Ook de LOV geeft aan dat de communicatie met de gemeente verbetering behoeft. Dit gaat met name over het traject van evaluatie als gezamenlijk leerproces. Weliswaar vindt eens per 2-3 maanden het zgn. economisch overleg plaats, waar de parkeeraspecten ook aan de orde komen, maar de besluitvorming over parkeermaatregelen zou effectiever moeten waarbij de roep om handhaving van het beleid als 'hartenkreet' naar voren komt.

Uitvoering MUP

De uitvoering stemt ambtelijk tot tevredenheid. Wel was in 2011 het geld op terwijl er toch nog een aantal te realiseren voorzieningen op de plank lagen.

Ook de secretaris van de LOV geeft aan men over het algemeen wel tevreden is met de uitvoering van de maatregelen die volgen uit het toentertijd vastgesteld parkeerbeleid. Er wordt echter een aantal kanttekeningen bij gezet omdat de LOV niet betrokken is/wordt bij een evaluatietraject. Wel is de vereniging op gezette tijden geïnformeerd over de stand van zaken rond de uitvoering.

Ten aanzien van de parkeergarage Kristallijn wordt aangegeven dat er vanuit de LOV 50-60 parkeerplaatsen waren gereserveerd voor bezoekers (dagkaarttarief). Zonder dat dit (goed) is gecommuniceerd werd de garage echter afgesloten voor publiek en nu parkeren er bewoners en zijn er plekken vrijgemaakt voor de ambtelijke organisatie.

Recent is er een blauwe zone aangebracht, waarbij gratis kortdurend kan worden geparkeerd. In het gesprek met de LOV wordt gemeld dat dit veel te lang heeft geduurd, “net als zo veel maatregelen van de gemeente”. Daarbij wordt er niet of nauwelijks gehandhaafd, wat regelmatig leidt tot ongenoegen van de winkeliersvereniging. Daarbij wordt opgemerkt dat de gemeente in het geval van calamiteiten (heel) slecht bereikbaar is!

Parkeereexploitatie

Uit de door de rekenkamer geraadpleegde bronnen blijkt dat diverse kosten aan de parkeereexploitatie worden toegerekend, waaronder de kapitaallasten van de parkeergarage Kristallijn. Aangegeven wordt dat de kosten toentertijd (ruim € 1 miljoen) in één keer gedekt zijn uit de grondexploitatie met als doel het toenmalige exploitatietekort op het project te dekken. Deze kosten zitten niet meer in de parkeereexploitatie, maar niettemin wordt op papier jaarlijks een bedrag van € 146.000 aan kapitaallasten geboekt op de parkeereexploitatie om daarmee de kostendekkendheid te bepalen. De kosten worden aangemerkt als “fictief”, wat het er niet duidelijker op maakt. Bij de financiële administratie zit het genoemde bedrag aan kapitaalslasten niet in de verantwoording. “Er drukt immers geen boekwaarde meer op de parkeergarage”, zo wordt van ambtelijke zijde aangegeven..

De parkeereexploitatie kent vanaf 2012 een negatief saldo. Uit het ambtelijke gesprek blijkt dat hier verschillend tegenaan wordt gekeken. Als het hiervoor genoemde ‘fictieve’ bedrag buiten beschouwing wordt gelaten is het beeld heel anders. In ieder geval wordt het resultaat, positief of negatief, verrekend binnen de totale financiële realisatie van de gemeente Leerdam. Vanuit die optiek zijn er dus (nog) geen maatregelen genomen dit resultaat (positief) te beïnvloeden. Er is geen egaliseriereserve voor het parkeerresultaat.

Overigens wordt gemeld dat er een (politieke) discussie is over de besteding van de “winst” op het parkeren in Leerdam. Dit kan in relatie worden gebracht met de “spanning” tussen de gemeente Leerdam en de LOV. De gemeente heeft in de afgelopen jaren flink geïnvesteerd in het centrum van Leerdam en de Leerdamse ondernemers wilden daaraan geen financiële bijdrage leveren. Dit heeft onder meer geleid tot een discussie in 2009 over de (bovenmatige) verhoging van de parkeertarieven.

Toekomst

Op de vraag over het toekomstbeeld wordt ambtelijk aangegeven dat het toekomstige parkeerbeleid meer flexibel moet zijn, waarbij gericht kan worden ingespeeld op de actualiteit op het gebied van verkeer en vervoer. Daarbij vooral aandacht voor de communicatie: “het gesprek beter aangaan”. De LOV is één van de gesprekspartners van de gemeente. Het zou goed zijn om “het parkeren” te betrekken bij het periodieke overleg over de economische ontwikkelingen.

Vanuit de LOV wordt opgemerkt dat de gemeente adequater zal moeten (kunnen) inspelen op ontwikkelingen met als gemeenschappelijk doel de binnenstad van Leerdam aantrekkelijk te houden voor bewoners en bezoekers.

3.4 Analyse

In het voorgaande is ten aanzien van het parkeerbeleid en de parkeerexploitatie de situatie in Leerdam geïllustreerd aan de hand van de geraadpleegde documenten en interviews met betrokkenen.

De aldus verzamelde informatie is afgezet tegen de kaders die door de gemeenteraad van Leerdam op dit dossier zijn geformuleerd en vervolgens is de rekenkamer nagegaan in hoeverre de onderzoeksvragen zijn beantwoord.

Gemeentelijk kader

Vooruitlopende op de vorming van het parkeerbeleidsplan heeft de gemeenteraad als randvoorwaarde meegegeven dat het vastgestelde beleid als uitgangspunt dient. Hoewel dit niet specifiek meegenomen is in het onderzoek van de rekenkamer is uit de geraadpleegde stukken niet gebleken dat van dit uitgangspunt is afgeweken. Zo wordt bijvoorbeeld in de uitwerkingsnotitie 2008 aangegeven dat de parkeerrouting en –verwijzing conform het vastgestelde parkeerbeleid en het vigerende verkeerscirculatieplan is uitgevoerd.

Bij het vaststellen van het parkeerbeleidsplan in 2005 is aangekondigd dat over de voortgang van het MUP Parkeren jaarlijks aan de gemeenteraad wordt gerapporteerd. In de raadsvergadering van december 2006 en maart 2007 wordt de toenmalige wethouder gevraagd naar de toegezegde voortgangsrapportage. Nadat medio 2008 wordt gestart met de implementatie van het MUP, hetgeen leidt tot een hoofdlijnennotitie en een uitwerkingsnotitie over de uit te voeren maatregelen, wordt uiteindelijk in december 2009 de gemeenteraad geïnformeerd over de voortgang van het MUP Parkeren. In oktober 2011 wordt dit gevolgd door de evaluatierapportage over het MUP Parkeren.

Het parkeerbeleid moet rekening houden met de ambities van de gemeente om de potenties van toerisme en recreatie te versterken. Uit de voortgangsrapportages over het MUP Parkeren volgt dat de uitgevoerde maatregelen er toe hebben geleid dat bewoners zo dicht mogelijk bij de bestemming kunnen parkeren. De nieuwe parkeerverwijzing informeert bezoekers over de beschikbare parkeerterreinen. Verder zorgt de reeds geplaatste objectbewegwijzering voor een goede vindbaarheid en bereikbaarheid van verschillende bestemmingen in en rond het centrum. Voor bezoekers van Leerdam zijn (betaald) parkeervoorzieningen beschikbaar gesteld in het centrum. Overigens is in de geraadpleegde documenten geen specifieke informatie aangetroffen over de beleving van de bereikbaarheid door zowel inwoners als bezoekers. Kanttekening daarbij is dat de parkeergarage Kristallijn niet meer beschikbaar is voor bezoekers en dat recent een supermarkt in het centrum van Leerdam heeft aangekondigd zijn parkeerfaciliteit alleen beschikbaar te gaan stellen aan de klanten van de winkel.

In de ambtelijke reactie wordt ten aanzien van de ambities van de gemeente Leerdam melding gemaakt van een enquête onder vergunninghouders. Daaruit volgde dat de meerderheid de voorkeur gaf aan één grote zone in het centrum voor vergunninghouders. Deze ambitie is echter door de raad niet specifiek als uitgangspunt benoemd voor het opstellen van het parkeerbeleid, maar zou in dit verband een relatie kunnen worden gelegd met “toekomstige parkeervoorzieningen voor centrumbewoners”.

De kostendekkendheid van de parkeerregulering komt in diverse documenten terug en wordt bij herhaling als kader genoemd. Deze parkeerregulering dient minimaal kostendekkend te zijn. Het resultaat daarvan volgt uit de gepresenteerde cijfers van de parkeerexploitatie, waarbij het gaat om het saldo van de parkeeropbrengsten en de kosten op het product parkeren sec.

Een nadere beschouwing van de parkeerexploitatie over de periode 2005-2015 leert dat de parkeeropbrengsten relatief stabiel zijn en met enige marge schommelen rond de € 575.000. Dat geldt in principe eveneens voor de kosten die rechtstreeks op het product Parkeren worden geboekt met een gemiddelde van ongeveer € 275.000, maar wel stijgend vanaf 2013. De kosten op andere producten en de niet in de begroting opgenomen kosten zijn vanaf 2011 redelijk stabiel.

Met een gemiddelde opbrengst over de periode 2005-2015 van ca. € 575.000 en een gemiddeld kostenniveau van ca. € 275.000 is er duidelijk sprake van een overdekking op de parkeerregulering. De voorgesteld verhoging van de parkeertarieven met 30% conform het collegeprogramma 2010-2014 heeft niet tot de gewenste meeropbrengst geleid.

Als echter de parkeerexploitatie in zijn geheel wordt beschouwd is het financiële resultaat minder rooskleurig en is vanaf 2012 het resultaat van de parkeerexploitatie negatief. Dit is vooral het gevolg van de stijging van de kosten op het product parkeren. Een nadere analyse van de bedragen uit de discussienotitie leert dat dit vooral komt door de stijging van de ambtelijke kosten. Deze stijging wordt voornamelijk veroorzaakt door de inhuur van handhavingscapaciteit uit Gorinchem en de inhuur van een eigen BOA, die inmiddels in vaste dienst is aangenomen.

Opvallend is dat de financiële resultaten van de parkeerexploitatie in de diverse gemeentelijke documenten verschillend wordt gepresenteerd. Dat geldt in principe ook voor de mededelingen over het (structurele) tekort op de parkeeropbrengsten als optredend verschil met de gepresenteerde verwachtingen in de betreffende begroting. Dit komt de duidelijkheid niet ten goede.

Onderzoeksvragen

Met betrekking tot de vragen die de rekenkamer heeft opgesteld voor dit onderzoek naar het parkeerbeleid van de gemeente Leerdam kan het volgende worden vermeld.

De doelstellingen die de gemeente heeft geformuleerd voor het parkeerbeleid volgen vooral uit de parkeerbeleidsnota 2005. Het gaat daarbij over de verbetering van de leefbaarheid en de bereikbaarheid, het vergroten van het draagvlak voor fiets en openbaar vervoer, de handhaafbaarheid van het parkeerbeleid en een gezonde financiële exploitatie van het integrale parkeerbeleid.

Het implementeren van deze doelstellingen volgt uit de (evaluatie)rapportages van het MUP Parkeren. De realisatie van de voorgenomen maatregelen en voorzieningen is in de praktijk, zeker in de beginperiode, niet soepel verlopen. Zo heeft het een aantal jaren geduurd voordat de afgesproken (jaarlijkse) rapportages aan de gemeenteraad werden gepresenteerd. We beschouwen hierbij een informatietraject dat zich geruime tijd geleden heeft afgespeeld, maar niettemin kan dit in algemene zin als illustratief worden beschouwd. De verschenen rapportages maken vooral melding van fysieke maatregelen die volgen uit het vastgestelde parkeerbeleid, gekoppeld aan financiële overzichten van de parkeerexploitatie. Veel minder, of eigenlijk nauwelijks is daarbij iets terug te vinden over de mate waarin de leefbaarheid is toegenomen of het draagvlak voor alternatief vervoer is toe- of afgenomen. Als indicator kan in dit verband wel gewezen worden naar de verkiezing van Leerdam in 2009 tot Beste Binnenstad. In het betreffende juryrapport valt onder meer te lezen dat “De kern zich de laatste jaren heeft ontwikkeld tot een plek waar een prettig verblijfsklimaat heerst. De eigen kracht vormt hierbij het uitgangspunt.” en “.....diverse verkeersingrepen bevorderen de leefbaarheid en veiligheid van de kern. Daarnaast zijn de parkeermogelijkheden uitgebreid en is de binnenstad op drukke tijdstippen niet toegankelijk voor verkeer.”

Een deel van de opbrengsten in de parkeerexploitatie volgt uit de naheffingsaanslagen binnen het product parkeren. Uit het doeltreffendheidsonderzoek 2009 volgt dat de hoogte van het bedrag aan naheffingsaanslagen over de beschouwde periode nauwelijks is gewijzigd (ca. € 60.000 per jaar). De vraag is of dit een indicator kan zijn voor de handhaafbaarheid van het parkeerbeleid.

In ieder geval is de gezondheid van de parkeerexploitatie de afgelopen jaren zorgelijk vanwege het (structurele) tekort.

In de raadsvergadering van december 2006 antwoorde de wethouder op vragen over de uitvoering van het parkeerbeleid: “Parkeren is een buitengewoon lastige.” Dit impliceert dat er verschillende invloeden een rol kunnen spelen op de vormgeving.

In ieder geval was er in de aanloop naar de parkeervisie al een maatschappelijke discussie gaande over de hoogte van de parkeertarieven. In 2008 worden in de hoofdlijnennotitie enkele verschillen aangegeven met de parkeervisie 2005, vooral als gevolg van opgetreden ruimtelijke veranderingen, die van invloed zijn op de verdere uitwerking.

Eén van de daarbij genoemde situaties is het nieuwbouwproject “Het Kristallijn”. In de parkeervisie is beschreven dat werknemers en winkelend publiek in de betreffende parkeergarage dienen te parkeren. De tariefstelling stimuleert echter niet het langparkeren. Omdat het gebied zich kenmerkt als woongebied is het verstandig om de parkeercapaciteit beschikbaar te stellen aan bewoners.

Meer recent speelt nu het vraagstuk over het betaald parkeren in Leerdam in relatie tot de oriëntatie op omliggende gemeenten en de resultaten van de parkeerdrukmetingen. In het raadsprogramma 2014-2018 is aangegeven dat het parkeeronderzoek 2011 mogelijk leidt tot “een actualisering van het gemeentelijke parkeerbeleid”.

Tenslotte wordt in de perspectiefnota 2016-2019 gepleit voor een herijking van het parkeerbeleid: “maak Leerdam aantrekkelijker als winkelstad met een beleid van gratis (kort) parkeren in en bij het centrum.”

4. Conclusies en aanbevelingen

4.1 Conclusies

In hoofdstuk 3 van dit onderzoek naar het Parkeerbeleid door de Lokale Rekenkamer Leerdam is de situatie in de gemeente Leerdam geschetst vanaf het tot stand komen van de parkeervisie is 2005. De analyse van de beschikbare informatie is uitgevoerd aan de hand van het gemeentelijk kader, gevolg door het beantwoorden van de eerste drie deelvragen.

Het beantwoorden van de deelvraag 4 in casu wat nu het resultaat van het parkeerbeleid is (geweest) ten opzichte van de oorspronkelijke verwachtingen, vormt de basis voor het trekken van een aantal conclusies. Met de kanttekening dat bepaalde informatie mogelijk gedateerd is vanwege de ruime scope van het onderzoek, valt daarbij niettemin een aantal zaken op.

Het voortraject en de ontwikkeling van een parkeervisie verliep communicatief niet soepel. Ook duurde het geruime tijd tot de uitvoering van de maatregelen uit het vastgestelde parkeerbeleid op gang kwam. Ook de terugkoppeling door het college naar de gemeenteraad over de voortgang van dat aspect ging de eerste jaren moeizaam. Vragen die toentertijd daarover in de raad zijn gesteld leidden niet tot voldoende helderheid over de stand van zaken.

De rekenkamer constateert dat een dergelijke situatie op dit moment weer aan de orde kan zijn. Daar waar ten aanzien van de programmabegroting 2013 wordt aangegeven dat er geen aanleiding is het beleid te herzien, of nieuwe aspecten tegen het licht te houden, wordt in het raadsprogramma 2014-2018 niet uitgesloten dat het parkeerbeleid wordt herzien en wordt in het voorjaar 2015 voorgesteld een integrale discussie over parkeren in geheel Leerdam op te starten. Ook uit de gevoerde gesprekken volgt dat de interne communicatie niet vrij is van enige "spanning", waarbij het begrip voor elkaars standpunten en het inzicht in de werkzaamheden over en weer een rol kan spelen. Door de winkeliersvereniging wordt met name het proces van besluitvorming en het delen van evaluatiemomenten als kritieke factor genoemd.

De rekenkamer constateert uit de uitgevoerde analyse dat niet eenduidig kan worden aangegeven of bepaalde oorspronkelijke doelstellingen zijn gehaald. Daarbij wordt met name gedoeld op de ambities van de gemeente om de potenties voor versterking van toerisme en recreatie te versterken. Uit de gepresenteerde evaluaties van het MUP Parkeren blijkt niet of en in welke mate de hiervoor genoemde functies zijn versterkt en wat daar bij de beleving is (geweest). De verkiezing van Leerdam in 2009 tot de Beste Binnenstad legt slechts in beperkte mate een relatie met het effect van het uitgevoerde parkeerbeleid.

Verder is het minimaal kostendekkend zijn van de parkeerregulering als doelstelling geformuleerd, waarbij de opbrengsten uit de parkeerregulering geoormerkt zijn om het parkeren te faciliteren. Uit de cijfers van de parkeerexploitatie volgt dat de kostendekkendheid van de parkeerregulering sec niet ter discussie staat. Het oormerken van de opbrengsten voor parkeerfaciliteiten roept echter wel vragen op. Weliswaar is het plausibel dat de kosten van de uitvoering van het beleidsplan centrum en de onderhoudskosten van parkeerplaatsen onder dit regime worden verantwoord, maar de dekking van de rentelasten op de grondwaarde en de kapitaallasten van de parkeergarage roepen in dit verband vragen op.

Tevens wordt in diverse publicaties verschillend gerapporteerd over het resultaat van de parkeerexploitatie. Het op deze wijze communiceren van financiële informatie kan aanleiding zijn tot onduidelijkheid.

4.2 Aanbevelingen

Aan de hand van de conclusies die de rekenkamer trekt uit de analyse van de geraadpleegde documenten en het gevoerde overleg kunnen de volgende aanbevelingen worden geformuleerd.

3. Breng, meer dan in het verleden, een eenduidige structuur aan bij de ontwikkeling van toekomstig parkeerbeleid en voer deze consequent uit.

In het (recente) verleden is meermalen afgeweken van de vastgelegde programmering. Door onvoldoende afstemming heeft dit in een aantal gevallen tot frictie geleid en onvrede bij ondernemers. Bij het bepalen van de gewenste doelen is het van belang dat instrumenten worden ingezet om het effect van de uitvoering te kunnen volgen.

Het is daarbij van belang dat de gemeente adequater kan inspelen op ontwikkelingen met als gemeenschappelijk doel de binnenstad van Leerdam aantrekkelijk te houden voor bewoners en bezoekers.

4. Draag zorg voor een heldere vorm van informatieverstrekking en communicatie bij de ontwikkeling van toekomstig parkeerbeleid.

Uit het onderzoek volgt dat de interne afstemming op dit gebied niet optimaal is, hetgeen ten koste kan gaan van de efficiency in de organisatie en de uitwerking van processen. Het delen van gemeenschappelijke noemers en wederzijdse belangen kan een bijdrage leveren aan een efficiëntere bedrijfsvoering. Vanuit de ondernemers is de wens geuit alle elementen van het parkeren in Leerdam te betrekken bij het periodieke overleg over de economie van Leerdam, waarbij de nadruk wordt gelegd op de handhaving.

3. Wees eenduidig in de presentatie van het resultaat van de parkeerexploitatie en benoem expliciet de kosten die daarbij worden betrokken.

Hoewel het geen onderdeel is geweest van het onderzoek, hanteert de rekenkamer het uitgangspunt dat de financiële verantwoording voldoet aan de vigerende spelregels. Niettemin vraagt de presentatie van de resultaten aandacht. In diverse documenten wordt onder de noemer "parkeerexploitatie" verschillend gerapporteerd over het resultaat. Door de verschillende beschouwingen vanuit verschillende onderdelen van de organisatie kan er onduidelijkheid ontstaan in de beoordeling van het feitelijke resultaat, hetgeen raakt aan de financiële controle op de verantwoording door de gemeenteraad.

4. Geef als raad bij nieuw te ontwikkelen parkeerbeleid duidelijke kaders aan, maak de doelstellingen meetbaar en controleer periodiek het behaalde resultaat.

Bij de ontwikkeling van het parkeerbeleid in 2005 heeft de raad uitgangspunten geformuleerd. In de afgelopen 10 jaar is het betreffende beleid en de uitvoering ervan een aantal keren geëvalueerd. De gemeenteraad heeft zich, zeker in de beginperiode tevreden gesteld met halve antwoorden op de vraag naar informatie en is daar later niet op teruggekomen. Vanuit die optiek is de controle op het gewenste effect onvoldoende ingevuld. Zo is het niet in alle gevallen helder of geformuleerde doelstellingen zijn gehaald.

5. Hoor en wederhoor

Het concept onderzoeksrapport over het parkeerbeleid in Leerdam (hoofdstuk 1 t/m 3 met uitzondering van paragraaf 3.3) is op 9 juni 2016 naar de ambtelijke organisatie gestuurd voor de zienswijze op het gepresenteerde feitencomplex. Op 22 juni 2016 heeft de rekenkamer de ambtelijke zienswijze op het concept rapport ontvangen. De door hen gemaakte opmerkingen zijn verwerkt en dit heeft op enkele punten geleid tot aanpassing van het onderzoeksrapport en een nadere toelichting op bepaalde onderdelen.

Na vaststelling in haar vergadering van 22 juni 2016 heeft de rekenkamer het concept onderzoeksrapport op 30 juni 2016 aangeboden aan het college met het verzoek uiterlijk 20 augustus 2016 zijn zienswijze te geven op de inhoud en de conclusies en aanbevelingen.

Reactie College

Na een tussentijdsbericht over de vertraagde aanlevering ontvangt de rekenkamer op 30 augustus 2016 de bestuurlijke reactie op het concept onderzoeksrapport. Daarin wordt onder meer aangegeven dat het college de inhoud van het rapport, en daarmee de conclusies en aanbevelingen, herkent en geen zienswijze op het rapport indient. De reactie van het college is integraal aan het eind van dit hoofdstuk opgenomen.

Nawoord rekenkamer

De rekenkamer dankt het college voor zijn reactie op het onderzoeksrapport over het Parkeerbeleid in de gemeente Leerdam. Het doet de rekenkamer deugd te vernemen dat de geformuleerde aanbevelingen herkenbaar zijn.

Het college heeft in zijn reactie aangegeven op welke wijze invulling wordt gegeven aan deze aanbevelingen.

In dat verband is de rekenkamer van mening, dat voorgestelde uitwerking van de aanbeveling over de presentatie van de parkeerexploitatie aanvullend aandacht vraagt. In de door het college voorgestelde uitwerking ontstaat de indruk de vraagstelling nu bij de raad wordt neergelegd als een soort repressieve activiteit.

Bij de invulling van de rol van de raad aangaande de controle op de beschikbaar gestelde budgetten zal primair de ambtelijke presentatie van de resultaten helder en eenduidig moeten zijn. De rekenkamer heeft in haar onderzoek geconstateerd dat deze presentatie voor verbetering vatbaar is. Dit vraagt dus om een preventieve activiteit van het college. Uiteraard kan de raad nadien vragen om aanvullende informatie of een presentatie ter zake in een ander kader.

De rekenkamer heeft het rapport over het onderzoek naar het Parkeerbeleid in de gemeente Leerdam vastgesteld in haar vergadering van 31 augustus 2016.

Lokale Rekenkamer Leerdam
Postbus 15
4140 AA LEERDAM

Gemeente Leerdam
Stadskantoor
Dokter Reilinghplein 1
4141 DA Leerdam
Postbus 15
4140 AA Leerdam
t (0345) 636363
f (0345) 613643
info@leerdam.nl
www.leerdam.nl

VERZONDEN - 5 SEP. 2016

Geachte leden van de Lokale Rekenkamer,

De Lokale Rekenkamer heeft haar conceptrapport "Onderzoek Parkeerbeleid gemeente Leerdam" voor bestuurlijk wederhoor op 30 juni 2016 aan ons college toegestuurd.

De aanleiding voor het onderzoek was het feit dat het onderwerp parkeerbeleid al lange tijd de aandacht van de gemeente heeft en dat er sprake is van een maatschappelijk belang. Ook de looptijd van het bestaande beleid (tot en met 2015) en de mogelijkheid nieuw parkeerbeleid te ontwikkelen is voor de Lokale Rekenkamer aanleiding geweest om in de eerste helft van 2016 het onderzoek naar het parkeerbeleid te starten.

Het rapport geeft een goed antwoord op de gestelde hoofdvraag: "hoe geeft de gemeente het parkeerbeleid vorm en hoe is het gemeentelijke parkeerbeleid in termen van doelmatigheid en doeltreffendheid te verklaren, te analyseren en mogelijkerwijs te verbeteren?" De wijze waarop de Lokale Rekenkamer aan de hand van vijf deelvragen een antwoord heeft verkregen op de hoofdvraag, maakt inzichtelijk hoe het beleid is geïmplementeerd, in hoeverre de in het beleid gestelde doelen zijn behaald en op welke wijze daar verantwoording over is afgelegd.

De conclusies en aanbevelingen zijn voor ons herkenbaar. Wij willen op de volgende wijze met de aanbevelingen omgaan:

1. Breng, meer dan in het verleden, een eenduidige structuur aan bij de ontwikkeling van toekomstig parkeerbeleid en voer deze consequent uit.

Reactie:

Gelet op de fusie naar Vijfheerenlanden zal de gemeente Leerdam zelf geen nieuw parkeerbeleid meer ontwikkelen. Deze aanbeveling zal als inbreng vanuit Leerdam worden meegenomen richting Vijfheerenlanden.

2. Draag zorg voor een heldere vorm van informatieverstrekking en communicatie bij de ontwikkeling van toekomstig parkeerbeleid.



onderwerp
conceptrapport
Parkeerbeleid voor hoor en
wederhoor

datum
Leerdam,
31 augustus 2016

behandeld door
P.V. Pollen
t 0345 636 117

uw kenmerk

uw brief
30 juni 2016

ons kenmerk
Z.16-17137 / Post
Algemeen Uitgaand 15686

Bijlage(n)

Pagina
1/2



Bankrelatie BNG Bank.

BIC nr. BNGHNL2G KwK nr. 30276892

IBAN nr. NL 40 BNGH 028.50.04.840

BTW nr. 0020.08.269.B.04

LEERDAM
gemeente

Reactie:

Sinds het vaststellen van het parkeerbeleidsplan in 2005 is er veel verbeterd in de wijze waarop belanghebbenden worden betrokken bij beleidsvorming. Ook wordt er inmiddels wijkgericht gewerkt met burgers en wijkraden. Desalniettemin zal deze aanbeveling worden meegenomen als inbreng bij beleidsvorming in de nieuwe gemeente Vijfheerenlanden.

3. Wees eenduidig in de presentatie van het resultaat van de parkeerexploitatie en benoem expliciet de kosten die daarbij worden betrokken.

Reactie:

het college heeft de raad hierover gedetailleerd geïnformeerd. Als de raad behoefte heeft de parkeerexploitatie uitgebreid in de begroting op te nemen, is het college bereid daarover met haar in gesprek te gaan.

4. Geef als raad bij nieuw te ontwikkelen parkeerbeleid duidelijke kaders aan, maak de doelstellingen meetbaar en controleer periodiek het behaalde resultaat.

Reactie:

Het college wil in samenwerking met de raad deze aanbeveling verder in gaan vullen. Nieuw parkeerbeleid zal Leerdam niet meer opstellen, maar deze aanbeveling is generiek ten aanzien van nieuw beleid dat nog wel gemaakt gaat worden tot de fusie.

Het college herkent de inhoud van het rapport en dient geen zienswijze in op het rapport.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Leerdam,
de secretaris,

de burgemeester,



mevr. S. van Heeren



M. Houtman

BIJLAGEN

Documentatie Algemeen

- Modelverordening parkeerbelasting, ledenbrief VNG, december 2008
- Juryrapport Beste Binnenstad 2009-2011
- “Goed parkeren”, Quick scan uitvoering parkeerbeleid Amstelveen, Rekenkamercommissie Amstelveen, september 2011
- Initiatiefwetsvoorstel parkeerbelasting en parkeertarieven per minuut, brief VNG aan 2^e Kamer, april 2014
- Onderzoek betaald parkeren (per minuut) in gemeenten, VNG, september 2014

Documentatie Leerdam

- Aanpassing tarieven, Raadsvoorstel (V.2003-038), maart 2003
- Notitie Parkeerbeleid Binnenstad, Raadsvoorstel (V.2003-078), oktober 2003
- Opstellen Parkeernotitie, Raadsvoorstel (V.2003-102), december 2003
- Integraal Parkeerbeleidsplan, Raadsvoorstel (V.2005-020), april 2005³¹
- (Par)keren, Parkeerbeleid Leerdam, Verkeersadviesburo Diepens en Okkema, januari 2005
- Vragen over uitvoering parkeerbeleid, Notulen Raad 7 december 2006
- Vragen over evaluatie parkeerbeleid, Notulen Raad 29 maart 2007
- Hoofddiinnennotitie parkeren, eindrapport Mobycon, augustus 2008
- Collegevoorstel hoofddiinnennotitie parkeren centrum Leerdam, september 2008
- Uitwerkingsnotitie Parkeren centrum Leerdam, Eindrapport Mobycon, november 2008
- Aangepaste nota gehandicapten parkeren, Besluitenlijst College, 20 januari 2009
- Rapportage onderzoek doeltreffendheid parkeerexploitatie, maart 2010
- Beleidsnota parkeernormen Leerdam, Raadsvoorstel (RAAD/10-00242), april 2010
- Vragen over implementatie parkeerbeleid, Notulen Raad 20 mei 2010
- Rapportage onderzoek doeltreffendheid parkeerexploitatie, juni 2010
- Raadsvragen MUP Parkeren, gemeente Leerdam, juli 2010
- Collegebrief bijstelling onderzoek doeltreffendheid parkeerexploitatie, juli 2010
- Samen werken aan Leerdam, Collegeprogramma 2010-2014, augustus 2010
- Collegebrief Voortgangsrapportage MUP parkeren, oktober 2010
- MUP Parkeerbeleidsplan voortgangsrapportage, gemeente Leerdam, najaar 2010
- Vaststellen Parkeerverordening 2011, Besluitenlijst Raad 9 december 2010
- Parkeerverordening 2011, december 2010
- Moties parkeerbeleid Leerdam, Besluitenlijst Raad 13-01-2011
- Evaluatierapportage MUP Parkeerbeleidsplan, gemeente Leerdam, oktober 2011
- Collegebrief Evaluatierapportage MUP Parkeren, december 2011
- Collegebrief Planningsoverzicht actiepunten MUP, februari 2012
- Vragen over evaluatie parkeerbeleid, Notulen Raad 1 november 2012
- Collegevoorstel Actualisatie parkeerbeleid, gemeente Leerdam, augustus 2013
- “Verbindend, Dienstbaar, Ondernemend”, Raadsprogramma 2014-2018, juni 2014
- Parkeerbeleid centrum Leerdam, Uitvoeringsplan Raadsprogramma 2014-2018 (blz. 28)
- Discussienota betaald parkeren Leerdam, Gemeente Leerdam, januari 2015
- Starten integrale discussie over parkeren in Leerdam, Besluitenlijst College, 21 april 2015

³¹ Document is gedateerd op april 2004

- 1^e Voorgangsrapportage 2015, Gemeente Leerdam, juni 2015
- Herijking parkeerbeleid, Besluitenlijst Raad 25 juni en 29 juni 2015
- 2^e Voortgangsrapportage 2015, Gemeente Leerdam, oktober 2015
- Ombouw parkeerautomaten naar PIN, Raadsvoorstel (Z.14-11592), november 2015
- Brief Commissie Ruimte evaluatie parkeerbeleid, gemeente Leerdam, maart 2016

Bijlage A:

In de notitie Parkeerbeleid 2003 worden de doelen van het gemeentelijk parkeerbeleid als volgt benoemd:

- a) Verbetering van de leefbaarheid;
Indien het parkeren goed wordt gereguleerd en bewegwijzerd dan zal dit onnodig zoekgedrag voorkomen. Ook de afwezigheid van onnodig veel “blik” in de (winkel)straten zal een bijdrage leveren aan de verbetering van de leefbaarheid. Tevens wordt de beeldkwaliteit verhoogd.
- b) Verbetering van de bereikbaarheid;
Indien de parkeerdruk te hoog wordt gaat men “wildparkeren”. Dit wildparkeren heeft gevolgen voor de bereikbaarheid.
- c) Vergroten van het draagvlak voor het fietsen en openbaar vervoer;
Door het promoten van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer is het gebruik van de autominder essentieel.
- d) Een financieel gezonde exploitatie van het integrale parkeerbeleid;
Door een evenwichtig prijsbeleid en het in samenhang organiseren en financieren van de verschillende onderdelen van het parkeerbeleid kan dit financieel gezond worden geëxploiteerd. Tevens dient het betaald parkeren als instrument te worden gebruikt om het parkeren op een juiste wijze te regelen.
- e) Het parkeerbeleid dient handhaafbaar te zijn;
Het parkeerbeleid moet er op gericht zijn dat parkeeroverlast zoveel mogelijk dient te worden voorkomen/beperkt. Mocht deze toch ontstaan dan dienen de overtredingen zo goed mogelijk te kunnen worden gehandhaafd.

Bijlage B:

Ten aanzien van de uitwerking van het voorstel (2003) een parkeernotitie uit te werken wordt in het genoemde voorstel het volgende aangegeven:

“In afwijking van het eerdere voorstel, waarin is uitgegaan van de projectleiding door de gemeente en het opstellen van het plan door externe adviseurs, wordt nu voorgesteld om te komen tot de interactieve vorming van het parkeerbeleidsplan. Voorgesteld wordt om op de volgende wijze te komen tot planvorming:

1. Na goedkeuring door de raad zal de procesbegeleider gesprekken voeren met alle betrokken partijen (in en extern) en organisaties.
2. Op basis van deze inventarisatie zal de procesbegeleider een notitie aanbieden aan het college waarin zijn bevindingen zijn weergegeven. Met name het draagvlak om te komen tot, risicofactoren en succeskansen zullen hierin worden meegenomen.
3. Op basis van een GO of NO GO beslissing kan het college of de procesbegeleider aangeven door te gaan met de opdracht of af te zien van verdere inhoudelijke uitwerking. In het geval dat er NO GO wordt geadviseerd, zal het college een notitie hierover voorleggen aan de gemeenteraad.
4. Als besloten wordt interactief aan de slag te gaan, zal de procesbegeleider de regie ter hand nemen en onder aansturing van een stuurgroep (vanuit college) op interactieve manier met betrokkenen starten.

5. Vanuit de raad zullen nadrukkelijk randvoorwaarden moeten worden meegegeven waarbinnen de advisering moet plaatsvinden. De mate waarin raadsleden interactief betrokken worden bij het proces zal nader bekeken en afgesproken moeten worden.”

Bijlage C:

Uit de notulen van de raadsvergadering van de gemeente Leerdam van 7 december 2006 worden vragen gesteld over de uitvoering van het parkeerbeleid.

“Bij het besluit van 14 april 2005 zijn ook twee toezeggingen gedaan door het college. Als eerste, als de werkzaamheden uit het MUP, het meerjaren uitvoeringsplan, worden vertraagd en om één of andere reden niet worden uitgevoerd, zou het college de raad hier tijdig over informeren. Als tweede is toegezegd het parkeerbeleidsplan na een jaar te evalueren. Wij zijn nu inmiddels anderhalf jaar verder. De vraag is wanneer kunnen wij de evaluatie tegemoet zien met daarin opgenomen welke zaken wel en welke zaken niet gedaan zijn en hoeveel beschikbare gelden er zijn ingezet.”

De wethouder parkeerbeleid antwoordt hierop: “Parkeren is een buitengewoon lastige. Ik moet u op dit moment het antwoord schuldig blijven, omdat bleek dat het beantwoorden van deze vraag toch heel erg lastig is. Er komt nog voor het einde van dit jaar een nadrukkelijk gesprek met de betrokken ambtenaar om in beeld te brengen wat er nu wel en niet gebeurd is, hoe staat het met de toezeggingen en wat gaat er voor 2007 wel gebeuren. Ik kan op dit moment het totaal niet overzien. Ik kan mij voorstellen dat wij u in februari uitsluitsel geven over de vraag hoe het met de evaluatie staat.”

De voorzitter memoreert als volgt: “Ik heb de toezegging genoteerd dat u bericht krijgt over de stand van zaken rond het parkeerbeleidsplan en wanneer daar actie op ondernomen wordt, want het parkeerbeleidsplan is natuurlijk vastgesteld door de raad. U krijgt te horen wat er inmiddels uitgevoerd is, wat er nog open staat en wanneer het gebeurt.”

Bijlage D:

In de raadsvergadering van 29 maart 2007³² wordt opnieuw gevraagd naar het parkeerbeleid. Uit de betreffende notulen volgt: “In de raad van 7 december heeft het college bij monde van de voorzitter toegezegd dat er in februari een evaluatie zou komen van het parkeerbeleidsplan met daarin ook de financiële stand van zaken. Het is inmiddels eind maart '07 en wij hebben nog niets vernomen van het college. Wat is de oorzaak van het feit dat deze evaluatie, die er een jaar geleden al had horen te zijn, er nu nog niet is?”

De wethouder parkeerbeleid reageert hierop als volgt: “De belangrijkste argumentatie omtrent de vraag waarom is de evaluatie er nog niet, is omdat deze niet kan omdat de diverse maatregelen nog niet genomen zijn. De vervolgvraag daarop natuurlijk is dan onmiddellijk waarom zijn die maatregelen niet genomen. Het heeft de nodige moeite gekost om helder te krijgen waarom het nemen van maatregelen zo lang op zich liet wachten.

Na verloop van tijd, ik waardeer het dat die eerlijkheid ten opzichte van het bestuur aan de dag gekomen is, kwam naar voren dat de uitvoerbaarheid van dit plan de nodige problemen met zich meebracht. Vervolgens zijn wij daar ook als college in gedoken en hebben wij gezegd wij kunnen ons die mening voorstellen gezien de gedetailleerdheid van het plan.

Zou je nu vanuit het gegeven beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald toch nog niet een keer met de raad c.q. met de commissie een gesprek aan moeten gaan of dit nu de insteek is die men wil. Of is het niet verstandiger, maar die discussie voeren wij het liefst in de commissie, om met een versimpeling en een zekere vergroving van maatregelen, weliswaar misschien wat minder maatwerk te leveren, maar een veel eenvoudiger uit te voeren en ook eenvoudiger te evalueren parkeerbeleid in het centrum te realiseren?

³² Notulen van de Raadsvergadering van de gemeente Leerdam, 29-03-2007

Dat stuk zit in de pijn naar de commissie. Als er uitkomt dat de commissie, want het heeft ook lang geduurd omdat men zich natuurlijk realiseerde dat er een enorme voorgeschiedenis was op dit plan, blijft bij dit plan, dan zullen wij een uitvoeringsplan moeten maken van de verkeersmaatregelen. Dat betekent dat de evaluatie verschuift. Ik zou nog wel omdat het beeld mij nog niet helemaal helder is een keer helder willen krijgen, ook dat kan denk ik in het gesprek met de commissie, wat wil je nu wanneer en hoe geëvalueerd hebben. Samengevat; het is niet uitgevoerd omdat het erg moeilijk uit te voeren is, maar wij komen er graag in de commissie op terug om te kijken of wij op deze weg moeten voortgaan dan wel dat het toch verstandiger is om een andere weg in te slaan.”

Bijlage E:

In de raadsvergadering van 20 mei 2010 worden ten aanzien van de implementatie van de parkeermaatregelen vragen gesteld. Uit de betreffende notulen volgt:

“Op 2 april 2009 is de raad via een brief geïnformeerd over de planning van de implementatie van de parkeermaatregelen. Volgens afspraken in de rapportage uitwerkingen parkeerbeleid centrum, waar onder meer wordt gesproken over het aanstellen van een parkeercoördinator en het invoeren van het gsm-parkeren. Een groot deel van deze maatregelen zou voor eind 2009 gereed moeten zijn, echter volgens onze waarneming is een groot deel van deze planning nog niet uitgevoerd. De vragen daarbij zijn: Klopt het dat het college met de uitvoering van deze planning achterloopt? Wat is de oorzaak ervan dat verschillende zaken nog niet zijn uitgevoerd? Wat is de stand van zaken op dit moment? Waarom is de raad niet op de hoogte gesteld van deze vertragingen?”

De betrokken wethouder antwoordt daarop: “Op 22 december heeft de raad een brief gehad waarin wij de stand van zaken hebben toegelicht met ook de reden waarom wij wat achterlopen. Dat mag ik best hardop zeggen. Er waren wat personele knelpunten. Daarin is een planning opgenomen voor 2010. Daar lopen wij met alles op schema. Ik stel voor dat die planning zo snel mogelijk schriftelijk naar de raad gezonden wordt. De actualiteit met de twee dure projecten; gsm-parkeren en aanschaf nieuwe parkeermeters. Wij zitten in het offerte stadium. Volgende week of de week daarna komt dit in het college en kunnen wij al of niet tot aanschaf overgaan. Verder zijn er een hoop maatregelen uitgevoerd dan wel in voorbereiding.”

Bijlage F:

In de Discussienotitie “betaald parkeren Leerdam” (2015) wordt onder meer vermeld:

“Nu het parkeerbeleidsplan ten einde loopt, is het wenselijk om het parkeren in Leerdam te evalueren. Immers, de economische tijden zijn veranderd. In veel gemeenten zien winkeliers de omzet dalen. Een neerwaartse spiraal driegt. Vaak wordt betaald parkeren samen met online winkelen gezien als de hoofdoorzaak voor deze omzetsdaling. Dit is o.a. de aanleiding voor een groeiende discussie over het nut en noodzaak van betaald parkeren. Ook in Leerdam zien veel winkeliers betaald parkeren als hoofdoorzaak van dalende opbrengsten, maar is dat ook zo? Om de discussie zuiver te voeren is in het raadsprogramma 2014-2018 een evaluatie van het parkeeronderzoek uit 2011 opgenomen, waarbij de parkeerdruk in het centrum gemeten wordt. Naast het meten van de parkeerdruk is het wenselijk om de parkeerexploitatie in beeld te brengen. Is de parkeerexploitatie minimaal kostendekkend en is het nog wel wenselijk om betaald parkeren te handhaven als middel om parkeren te reguleren.”