

# **Parkeerbeleid gemeente Veere**

Onderzoeksrapportage Rekenkamercommissie  
gemeente Veere

*Versie: definitief rapport voor gemeenteraad 10 maart 2016.*

Onderzoek en rapportage zijn in opdracht van de rekenkamer Veere uitgevoerd door:

- Dr. Harold van Dijk van Lexnova BV, bureau voor advies en onderzoek te Groningen
- Drs. Hans Zuiver van Mobycon, bureau voor mobiliteitsonderzoek en advies te Delft

# Inhoud

1	Inleiding .....	1
2	Onderzoeksvragen en aanpak .....	2
2.1	Algemene en specifieke onderzoeksvragen .....	2
2.2	Aanpak van het onderzoek .....	3
3	Parkeerbeleid in de gemeente Veere .....	4
4	Bevindingen parkeerbeleid Veere .....	6
4.1	De inrichting en vormgeving van het parkeerbeleid .....	6
4.2	De inrichting van de parkeerexploitatie .....	10
4.3	De feitelijke bedrijfsvoering inzake parkeren .....	13
4.4	Parkeerbeleid in relatie tot belanghebbenden .....	16
4.5	Aansturing van het parkeerbeleid door de raad .....	18
5	Conclusies .....	21
6	Aanbevelingen .....	24
7	Bijlage 1 .....	26
8	Bijlage 2 .....	27
9	Bijlage 3: parkeerexploitatie 2013 & 2014 .....	29
	Bijlage 4: Reactie college op bestuurlijk hoor- en wederhoor	
	Bijlage 5: Reactie op ambtelijk hoor- en wederhoor	

# 1 Inleiding

De rekenkamercommissie Veere heeft onderzoek laten uitvoeren naar het parkeerbeleid van de gemeente Veere. Dit onderzoek is uitgevoerd door onderzoeksbureau Lexnova (Groningen), in samenwerking met onderzoeksbureau Mobycon (Delft). In deze rapportage vindt u een toelichting op de onderzoeksvraag en de uitvoering van het onderzoek, de bevindingen, de conclusies en de aanbevelingen voor de benadering van parkeerbeleid in de toekomst.

Het parkeerbeleid van de gemeente Veere vindt zijn oorsprong in de periode eind jaren negentig, als voor het eerste een onderzoek wordt uitgevoerd naar de parkeersituatie in de verschillende kernen. De gemeente Veere vormt het westelijk deel van Walcheren en ligt aan zee en aan het Veerse meer: Veere is een op en top toeristische gemeente. Op mooie zomerse dagen weten dagrecreanten de weg naar het strand te vinden, maar ook gedurende het hele zomerseizoen is de aanwezigheid van toeristen een bepalende factor in het straatbeeld van de aantrekkelijke kustplaatsen. Het is dus niet verbazingwekkend dat parkeren van lieverlee in deze gemeente een belangrijk beleidsonderwerp is geworden.

Parkeerbeleid in de gemeente Veere richt zich op de periode vanaf 2000 tot heden. De onderzoeken eind jaren negentig resulteerden in het eerste beleidsdocument, namelijk het Parkeerbeleidsplan Kust. Dit document dateert uit 2000. Vervolgens duurt het tot 2004 alvorens er besluitvorming plaatsvindt over de uitvoering van de voorgestelde maatregelen. Vanaf dat moment is parkeren een vrijwel jaarlijks terugkerend thema in college en raad. Er volgen vele evaluaties en in verschillende voorstellen worden parkeermaatregelen getroffen. Een nieuw integraal parkeerbeleidsplan is niet gemaakt. Het oorspronkelijke parkeerbeleidsplan, de evaluaties en diverse parkeergegerelateerde documenten en besluiten vormen het onderzoeksobject van dit onderzoek naar het parkeerbeleid.

In dit onderzoeksverslag zetten we allereerst uiteen hoe en vanuit welke vragen we het onderzoek hebben aangepakt. Het onderzoek richt zich vanuit een normenkader op de mate van consistent en helder beleid, de financiële onderbouwing ervan en de betrokkenheid van belanghebbenden. In hoofdstuk 2 leest u wat de algemene en specifieke onderzoeksvragen waren en welke onderzoeksinstrumenten we hebben gebruikt. In hoofdstuk 3 geven we een korte inventariserende typering van het parkeerbeleid van Veere: waaruit bestaat dit?

Daarna volgen de belangrijkste delen van dit rapport: de onderzoeksresultaten en de conclusies en aanbevelingen die de rekenkamercommissie aan de feitelijke bevindingen verbindt. In hoofdstuk 4 brengen we het parkeerbeleid inhoudelijk in beeld aan de hand van de onderzoeksvragen. In hoofdstuk 5 maken we in de vorm van enkele conclusies de balans op van het parkeerbeleid. Hieruit volgen tevens aanbevelingen voor de gemeente Veere (organisatie en bestuur) voor de toekomstige omgang met parkeerbeleid (hoofdstuk 6).

## 2 Onderzoeksvragen en aanpak

### 2.1 Algemene en specifieke onderzoeksvragen

Het onderzoek beoogt duidelijkheid te bieden over de wijze waarop de gemeente Veere haar parkeerbeleid in de loop der jaren heeft vormgegeven. Die vormgeving betreft het beleid zelf en de wijze waarop daar in organisatorische en bestuurlijke zin en met belanghebbenden is omgegaan. De algemene onderzoeksvraag luidt:

*Wat zijn de belangrijkste doelstellingen van het parkeerbeleid en zijn deze helder en toetsbaar vastgelegd?*

Onder deze algemene vraag valt tevens de uitvoering van het beleid, oftewel de vertaling van doelstellingen of oogmerken naar vormgeving in de praktijk. In feite is op deze invulling van parkeerbeleid ook het zwaartepunt van dit onderzoek komen te liggen, daar de gemeente niet beschikt over een actueel beleidsplan dat allerlei doelen en uitgangspunten voor parkeren formuleert. De deelvragen, waarin de algemene onderzoeksvraag is uitgewerkt, geven een beeld van deze bredere oriëntatie op de uitvoeringspraktijk. De volgende deelvragen zijn leidend geweest in het onderzoek:

1. Voldoet de uitvoering van het parkeerbeleid qua bedrijfsvoering aan de gestelde doelen?
2. Welke activiteiten moeten worden meegenomen om de bedrijfsvoering van het totale parkeerbeleid in beeld te brengen en worden hiervan alle kosten toegerekend?
3. Zijn alle parkeerkosten en -opbrengsten op een juiste en transparante wijze inzichtelijk gemaakt? Is daarmee vast te stellen of sprake is van een kostendekkende parkeerexploitatie?
4. Hoe worden de meningen en ervaringen van inwoners, ondernemers en toeristen betreffende de parkeervoorzieningen, -tarieven en -vergunningen meegenomen in het parkeerbeleid?
5. Kan de gemeenteraad het parkeerbeleid bijsturen op basis van vastgestelde kaders en doelstellingen met behulp van rapportages, zowel in beleid als ook financieel?

Deze deelvragen hebben we vervolgens vertaald in een normenkader. De deelvragen, die in feite onderzoeksthema's zijn, corresponderen met een aantal specifieke normen die aangeven aan welke voorwaarden idealiter voldaan moet zijn bij het desbetreffende thema. Dat 'ideaal' is gebaseerd op begrippen van rechtmatigheid en op wat te doen gebruikelijk is in het openbaar bestuur of in het licht van professioneel organiseren en sturen. Het normenkader is in overleg met de rekenkamer voorafgaand aan het onderzoek vastgesteld. Het normenkader is te vinden in bijlage 2.

In de weergave van de onderzoeksresultaten volgen we de deelvragen (onderzoeksthema's) en de daarbij behorende normen. Per norm zal verslag worden gedaan van de onderzoeksresultaten.

In een rekenkameronderzoek staan doorgaans de rechtmatigheid, doelmatigheid en doeltreffendheid van het beleid centraal. In dit onderzoek is de doeltreffendheid, de maatschappelijke effecten van het beleid, beperkt meegenomen (zie de centrale onderzoeksvraag van de rekenkamercommissie). Er worden daarover enkele opmerkingen

gemaakt. Het accent in het onderzoek ligt op de doelmatigheid en in iets mindere mate de rechtmatigheid (de vraag in hoeverre het beleid efficiënt en transparant is ingericht).

## **2.2 Aanpak van het onderzoek**

In de uitvoering van het onderzoek hebben we gebruik gemaakt van documentstudie en interviews. De documenten bestonden uit het Parkeerbeleidsplan Kust (2000), stukken met betrekking tot besluitvorming in college en raad, parkeerevaluaties en visies ten aanzien van afzonderlijke kernen (Domburg, Veere) of onderwerpen (toerisme). De geïnterviewden zijn medewerkers van de gemeente die betrokken zijn bij parkeerbeleid, verantwoordelijk portefeuillehouders (voor parkeren en financiën) en belanghebbenden bij parkeren. Een overzicht van geïnterviewden is te vinden in bijlage 1. Het conceptrapport is voor wederhoor aan de ambtelijke organisatie voorgelegd en vervolgens definitief vastgesteld door de rekenkamercommissie en aan de raad aangeboden.

Het onderzoek en de rapportage hebben plaatsgevonden in de periode september - november 2015.

### 3 Parkeerbeleid in de gemeente Veere

In dit hoofdstuk geven we een korte algemene karakteristiek van het parkeerbeleid in de gemeente Veere. Waaruit bestaat dit en hoe is het in de loop van de tijd tot stand gekomen, zijn de twee vragen die leidend zijn voor dit overzicht.

Parkeerbeleid in de gemeente Veere begint in 2000 met de vaststelling van het Parkeerbeleidsplan Kust. Dit plan, gebaseerd op onderzoek uit 1997, toen de noodzaak tot regulering voelbaar werd, heeft betrekking op parkeren in de kuststrook van de gemeente: de aan de kust gelegen kernen Zoutelande, Westkapelle, Domburg, Oostkapelle, Vrouwenpolder en Veere, alsmede op de tussenliggende stroken.

Dit plan vormt de basis voor een aantal maatregelen, waarover in 2004 besluitvorming plaatsvindt. Die maatregelen beperken zich tot de kernen Veere, Domburg en Zoutelande en bestaan uit de invoering van betaald parkeren voor bezoekers op een aantal daarvoor ingerichte terreinen en een vergunningstelsel voor bewoners in de eerst genoemde twee kernen. Uiteindelijk wordt in Zoutelande enkel een parkeerterrein ingericht voor bezoekers in combinatie met parkeerverboden, maar wordt afgezien van betaald parkeren (en vergunningen). Ook wordt betaald parkeren ingevoerd op het terrein 'Dishoek' te Koudekerke. Het plan noemt een belangrijk uitgangspunt voor de invoering van parkeermaatregelen: deze dienen op termijn 'kostendekkend' te zijn, zodat deze maatregelen geen beslag leggen op andere middelen.

De raad stelt in 2007 een Verordening op de heffing en invordering van parkeerbelastingen vast. Daarin regelt hij onder andere de hoogte van de parkeertarieven en de plaatsen waarop de parkeerbelasting verschuldigd is (hetzij in de vorm van uur- of dagtarieven, hetzij in de vorm van parkeervergunningen). In 2007 stelt de raad ook een de Parkeerverordeningen vast, een voor Veere en een voor Domburg. Sindsdien zijn alleen de aanwijzings- en uitvoeringsbesluiten gewijzigd.

Vanaf 2008 wordt het parkeerbeleid jaarlijks geëvalueerd. In de praktijk houdt dit in dat de actuele parkeersituatie tegen het licht wordt gehouden in de drie kernen waar op basis van het Parkeerbeleidsplan Kust maatregelen zijn getroffen (Veere, Domburg, Zoutelande). Doorgaans wordt daarbij gebruik gemaakt van het instrument van een enquête onder belanghebbenden en een gesprek met vertegenwoordigers van belanghebbenden. Ook eigen waarneming door gemeentelijke medewerkers vormt materiaal voor deze evaluaties.

De evaluaties worden eerst behandeld in het college en vervolgens ter besluitvorming naar de raad gestuurd. De raad stelt het uitvoeringsplan – maatregelen die voorgesteld worden ter optimalisering van de situatie – al dan niet vast. De maatregelen hebben soms een algemeen, en soms een concreet karakter met directe financiële consequenties.

In de eerste evaluatie van 2008 wordt geconstateerd, en dit is typerend voor het Veerse parkeerbeleid, dat gezien de verschillen in de kernen er geen behoefte is aan een 'uniform parkeerbeleid' voor de gehele gemeente. Daarin wordt bedoeld op verschillen tussen enerzijds Domburg en Veere en anderzijds Zoutelande. In het algemeen wordt vastgesteld dat het parkeerbeleid heeft geleid tot efficiënt ruimtegebruik en voldoende vrije plaatsen.

De evaluatie van 2011 (vastgesteld in 2012) bevat een financiële paragraaf die inzicht wil geven in de baten en lasten die aan de parkeerexploitatie toegerekend moeten worden. Op

dit overzicht wordt teruggekomen in de Voorjaarsnota 2013. Het heeft een normatief doel, namelijk vaststellen hoe de exploitatie is ingericht. Ook wordt gewezen op de gevolgen van de gemeentelijke 'kerntakendiscussie', die voor de parkeerexploitatie leidt tot een streven naar een positief saldo. Ten aanzien van het parkeerbeleid in het algemeen wordt opgemerkt dat dit een optelsom is van het oorspronkelijke beleidsplan en daaropvolgende maatregelen en evaluaties.

In de kerntakendiscussie voor de begroting van 2012 is afgesproken om de parkeertarieven in twee stappen te verhogen. De eerste verhoging heeft plaatsgevonden in 2012 en de tweede in 2014. Dit om met parkeren aanvullende meeropbrengsten te genereren en die te gebruiken om elders in de begroting bezuinigingen op te vangen. Dagtoeristen werden meer belast en betalen mee aan het in stand houden van bepaalde voorzieningen in de gemeente.

Naast de besluitvorming over de jaarlijkse evaluaties met aanvullende maatregelen, neemt de raad andere besluiten die gerelateerd zijn aan het parkeren. In 2013 stelt de raad het rapport *Veere placemaking* vast, dat als doel heeft 'duidelijkheid krijgen' over 'de vormgeving, de beplanting, het gebruik en de fysieke belasting van de openbare ruimte' in Veere. Het rapport bevat een uitgebreid hoofdstuk over parkeren. Kennelijk is in dit kader een los van de jaarlijkse evaluatiecyclus stand onderzoek gedaan naar de Veerse parkeersituatie. Een van de aanbevelingen is het invoeren van een 'dynamisch parkeerverwijssysteem' voor het parkeren, teneinde het zoekverkeer te beperken. Deze aanbeveling wordt overgenomen.

In 2014 stemt de raad in met een huurovereenkomst voor tien jaar met het waterschap over de huur en het beheer van terreinen voor parkeren aan de kust. Die terreinen waren voordien ook al in gebruik voor betaald parkeren. Door de huurovereenkomst wordt, aldus het raadsvoorstel, 'uniformering' met het parkeerbeleid mogelijk. De terreinen kennen een zelfstandige, sluitende exploitatie.

Samenvattend kan het parkeerbeleid van de gemeente Veere als volgt worden omschreven. Het Parkeerbeleidsplan Kust uit 2000 vormt de aanzet tot regulering van parkeren in de kernen Zoutelande, Domburg en Veere vanaf 2004. Alleen in die laatste twee kernen is betaald parkeren en een vergunningstelsel ingevoerd, wat in de praktijk de vertaling is van 'parkeerregulering'. De effectiviteit van de maatregelen in deze drie kernen wordt vanaf 2008 jaarlijks geëvalueerd. Daarnaast wordt betaald parkeren ingevoerd op een aantal terreinen in de kuststroken. De opzet van de parkeerexploitatie is in 2012 vastgesteld. Daaruit blijkt dat de gemeente er in de praktijk naar streeft een positief saldo op parkeren te behalen.



## 4 Bevindingen parkeerbeleid Veere

In dit hoofdstuk analyseren we aan de hand van de onderzoeksvragen het gemeentelijk parkeerbeleid van Veere. We houden de volgorde aan van de oorspronkelijke onderzoeksvragen (zie hoofdstuk 2), waarbij we soms verwijzen naar eerder gegeven informatie. Dat heeft te maken met het feit dat de informatie in de antwoorden soms enige overlap vertoont. De paragrafen in dit hoofdstuk zijn gebaseerd op de vijf onderzoeksvragen. We vatten die onderzoeksvragen op in thematische zin. Per paragraaf geven we in een korte inleiding aan waarop het accent ligt in de paragraaf. De uitwerking vindt plaats aan de hand van de normen uit het onderzoekskader, zodat per paragraaf direct korte conclusies kunnen worden getrokken. (Die conclusies worden samengevat in het volgende hoofdstuk.)

### 4.1 De inrichting en vormgeving van het parkeerbeleid

In dit onderdeel ligt het accent op enerzijds de inhoud en kwaliteit van het beleid en anderzijds de uitvoering van het beleid door de gemeentelijke organisatie.

*Norm 1: er zijn concrete doelstellingen geformuleerd, gericht op de uitvoering van het parkeerbeleid.*

*Norm 2: de doelstellingen zijn 'SMART' geformuleerd*

Deze normen worden hieronder getoetst in het Parkeerbeleidsplan (a) en in een tweetal overige documenten (b).

#### a. Doelen in het *Parkeerbeleidsplan Kust*

Zoals gezegd vormt het *Parkeerbeleidsplan Kust* uit 2000 de basis en het startpunt van het gemeentelijke parkeerbeleid. Kenmerkend voor dit plan is de praktische benadering. Voor de zes kernen aan de kust en de kuststrook wordt de parkeersituatie beschreven en wordt een 'streefbeeld' geschetst dat vervolgens resulteert in een 'aanzet voor een uitvoeringsprogramma'.

Het plan formuleert geen overkoepelende parkeervisie voor de gemeente. Het beperkt zich bij de doelomschrijving tot het doel van het plan *zelf*, namelijk 'het invulling geven aan een samenhangend en sturend parkeerbeleidsplan'. Het plan maakt echter niet duidelijk op welke principes die sturing moet berusten.

Informatie over doelstellingen per kern kan worden verwacht in de schets van de streefbeelden. Een voorbeeld: het streefbeeld voor Zoutelande. De streefbeeldbeschrijving constateert allereerst het probleem: 'De huidige parkeersituatie kan gekenschetst worden als een te ver doorgedrongen ruimtegebruik voor parkeren in het dorpscentrumgebied van Zoutelande.' Aansluitend worden algemene maatregelen gesuggereerd om dit probleem te verhelpen, zoals invoering van betaald parkeren en de ontwikkeling van een nieuw parkeerterrein aan de rand van het centrum.

Wat hier opvalt is dat het streefbeeld, oftewel de parkeerdoelen, als zodanig niet wordt beschreven. De praktische insteek die het plan als geheel kenmerkt, manifesteert zich hier als een directe schakeling tussen probleem en oplossing, zonder de tussenstap van het formuleren van doelen of uitgangspunten. Daardoor is een bredere afweging over de wenselijkheid van voorgestelde maatregelen niet goed mogelijk (bijv. de bepaling of een oplossing ook gaat werken in het licht van het probleem, of de afweging of een oplossing niet in strijd is met andere gewenste zaken).

De casus 'Zoutelande' is typerend voor het plan als geheel. In het licht van de onderzoeksnormen kan dus worden geconcludeerd dat het basis-parkeerbeleidsplan geen overkoepelende doelstellingen (visie; uitgangspunten) bevat voor de uitwerking van concreet parkeerbeleid (maatregelen). Bijgevolg is er ook geen sprake van SMART-geformuleerde doelstellingen.

Het plan noemt verder een belangrijk uitgangspunt voor parkeerbeleid, namelijk de wijze waarop met kosten en baten dient te worden omgegaan. Het plan zegt dat het uitgangspunt 'minimaal kostendekkendheid' van parkeermaatregelen dient te zijn: 'De uitvoering van een regulerend parkeerbeleid staat of valt met de handhaving en organisatie van het parkeren. Daarnaast zijn parkeerapparatuur en de mogelijke betaalwijzen van belang en dient de parkeerregulering op termijn kostendekkend te zijn zodat dit geen beslag legt op andere middelen.' De 'kostendekkendheid' wordt als zodanig niet gespecificeerd (welke mate van kostendekkendheid; wat te doen met verlies of winst die boven kostendekkendheid uitgaat?). Ook de tijdsaanduiding 'op termijn' is niet specifiek.

#### b. Doelen in overige documenten

Zoals in hoofdstuk 3 geconstateerd zijn de evaluaties, die tezamen met het Parkeerbeleidsplan Kust het parkeerbeleid van Veere vormen, vooral evaluaties van de werking van de reguleringsmaatregelen betaald parkeren en parkeren voor vergunninghouders en de daarmee verbonden maatregelen (geleiding van het verkeer). Deze evaluaties bevatten geen formuleringen van overkoepelende parkeerdoelstellingen of verwijzingen daarnaar. Gaandeweg tekenen zich daarin wel steeds duidelijker de uitgangspunten af die het Veerse parkeerbeleid *de facto* bepalen. Daarbij gaat het primair om de wensen om overlastsituaties in kernen te voorkomen en om parkeren in de kern onaantrekkelijk te maken, ten gunste van parkeren aan de randen van kernen.

Beleidsstukken waarin mogelijk overkoepelende doelen zijn geformuleerd, zijn verder de (meest recente) Programmabegroting en het Coalitieakkoord.

#### *Programmabegroting 2015*

Parkeerbeleid is in de programmabegroting ondergebracht in het programma 'openbare ruimte'. Het algemene doel is te vinden onder de kop 'wat willen we bereiken?'. Daarin vinden we de volgende omschrijving: 'we zorgen voor voldoende parkeergelegenheid voor inwoners en bezoekers. We gaan de parkeerregulering verder verbeteren. Het beleid en de uitvoeringsregels voor vergunningen en tarieven gaan we vereenvoudigen.'

In deze doelformulering valt allereerst op dat het om een verzameling van 'doelen' gaat, die achtereenvolgens betrekking hebben op het algehele parkeeraanbod in de gemeente, de regelgeving en het parkeerregime (vergunningen en tarieven). Bij nader inzien is alleen de eerste doelstelling een echte doelstelling en zijn de overige twee aankondigingen van (een pakket van) maatregelen. Doelen en oplossingsrichtingen lopen ook hier door elkaar heen.

Als we kijken naar de echte doelstelling in dit geheel, dan valt op dat deze niet SMART is geformuleerd. Wat is 'voldoende parkeergelegenheid' voor zowel inwoners als bewoners? Zonder specificatie of verwijzing naar beleidsdoelstellingen (die overigens niet voorhanden zijn) impliceert deze formulering een verplichting van de zijde gemeente om ongeacht de eventuele vraaggroei steeds te zorgen voor een meegroeiend aanbod.

De beide maatregelen zijn evenmin SMART geformuleerd. Wat is 'verder verbeteren' precies en wanneer is sprake van realisering van die verbetering? Hetzelfde kan gezegd worden van 'vereenvoudigen'.

De uitvoeringsmaatregelen staan vermeld onder de kop 'wat gaan we daarvoor doen?'. Deze zijn op hun beurt weer als doel op te vatten (in het kader waarvan concrete uitvoeringsmaatregelen genomen worden). Bij het doel 'eenduidig maken vergunningen en tarieven' blijft het enigszins de vraag wat 'eenduidig' is, temeer daar de toelichting vermeldt: 'eenduidigheid is belangrijk en maatwerk moet mogelijk blijven'. Het doel 'vervangen van parkeerautomaten' is deels SMART, aangenomen dat bekend is welke automaten het betreft en op welke termijn dit gaat gebeuren. Het laatste doel, 'zorgen voor goede parkeerverwijzingsborden/-systemen' is weer weinig concreet: wat is 'goed' en wat betekent 'zorgen voor' precies als het gaat om maatregelen en termijn?

#### *Coalitieakkoord 2014 -2018*

Van het coalitieakkoord kan worden opgemerkt dat dit een ander karakter heeft dan een beleidsplan of programmabegroting. Waar van die laatstgenoemde documenten een grote mate van concreetheid en meetbaarheid van doelen en maatregelen mag worden verwacht, is een coalitieakkoord vooral een agenderend stuk dat thema's benoemt en gewenste ontwikkelingen of maatregelrichtingen. Het criterium 'SMART' is hier niet altijd op zijn plaats. Niettemin is het interessant om te kijken welke doelen ten aanzien van parkeren het meest recente coalitieakkoord bevat.

De algemene doelstelling is dezelfde als die verwoord is in de programmabegroting: 'er dient voldoende parkeergelegenheid te zijn in alle kernen voor zowel eigen inwoners als bezoekers'. De opmerkingen hierboven zijn eveneens van toepassing op deze formulering.

Vervolgens noemt het coalitieprogramma een drietal onderwerpen: regulering is noodzakelijk, er dient te worden gehandhaafd op fout parkeren en er moet gekeken worden naar eenduidig beleid. Regulering is een breed begrip dat in feite in beleid nader ingevuld moet worden. Het is een middel dat in relatie staat tot een doel. De invulling van regulering is afhankelijk van de doelen en uitgangspunten. Op zichzelf is regulering dus geen eenduidig begrip. Handhaving is een belangrijk onderdeel van bepaalde vormen van parkeerregulering. Dat handhaving hier wordt genoemd staat wellicht in verband met de notie dat er op het moment van schrijven onvoldoende werd gehandhaafd. De wens van een uniform parkeerbeleid is op zichzelf begrijpelijk, maar contrasteert met uitlatingen van geïnterviewden dat Veere geen behoefte heeft aan 'uniform beleid'. Daarmee wordt bedoeld op het feit dat men liever per kern bepaalt welke maatregelen nodig zijn.

*Norm 3: De aansturing op de uitvoering van het parkeerbeleid is op diverse niveaus effectief en efficiënt.*

*Norm 5: De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het parkeerbeleid is helder en duidelijk en is adequaat gezien de omvang van de taak.*

De uitvoering van het parkeerbeleid is organisatorisch ondergebracht in de afdeling Openbare Ruimte. In de praktijk worden ook vanuit andere afdelingen diensten verricht ten behoeve van de uitvoering van het parkeerbeleid. Het gaat om de afdelingen Financiën en Handhaving. Spil in de uitvoering is de beleidsmedewerker verkeer van Openbare Ruimte. Die is verantwoordelijk voor de monitoring van de dagelijkse gang van zaken voor het gereguleerde deel van het parkeren in de gemeente en verzorgt onder andere de jaarlijkse parkeerevaluaties. Hij overlegt geregeld met de coördinator Handhaving over aandachtspunten in het parkeertoezicht. Dat is nuttig, omdat de beleidsmedewerker verkeer doorgaans beschikt over informatie over de naleving van regels en de inzet van toezicht.

De beleidsmedewerker is geen budgethouder. De financiële verantwoordelijkheid voor de parkeerexploitatie berust officieel bij de senior beleidsmedewerker Openbare Ruimte en de coördinator Handhaving. Hoewel deze constructie goed werkt, zou het voor de hand liggen om inhoudelijke verantwoordelijkheid en budgetverantwoordelijkheid bij dezelfde medewerker onder te brengen. De mogelijkheid om de feitelijke situatie te monitoren berust op de verantwoordelijkheid voor het totale pakket (inhoud en financiën). Uiteraard is dit mede afhankelijk van algemene keuzes over het positioneren van budgethouderschap in de organisatie. Een helder inzicht in wat wel en niet tot de parkeerexploitatie behoort, is eveneens een voorwaarde voor adequate aansturing. De afdeling Bedrijfsvoering levert de gegevens die voor de exploitatie van belang zijn.

De formatie die voor het parkeerbeleid beschikbaar is, is voldoende in het licht van het huidige takenpakket. Dit takenpakket bestaat grofweg uit de jaarlijkse inhoudelijke en financiële monitoring van, alsmede het toezicht op de parkeerregulering, inclusief rapportages en evaluaties.

*Norm 4: Het toezicht op het parkeerbeleid is goed geregeld en functioneert*

De gemeente werkt met vier boa's en daarnaast met fiscaal controleurs. De boa's zijn in dienst van de gemeente en beschikken over alle handhavende bevoegdheden voor het optreden tegen foutparkeren (Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften, ook wel 'Wet Mulder'). De fiscaal controleurs worden in het hoogseizoen ingehuurd en zijn actief op de betaald-parkeerterreinen voor het toezicht op betalingsgedrag. Vanuit praktisch oogpunt functioneert het toezicht goed. De gemeente heeft de indruk dat het naleefgedrag over het algemeen uitstekend is.

*Norm 6: Er zijn heldere indicatoren vastgelegd voor de evaluatie van het parkeerbeleid*

Er vinden jaarlijks evaluaties plaats van de effectiviteit van de parkeerregulering in Domburg en Veere. Daarnaast wordt de kern Zoutelande in de evaluatie betrokken, hoewel daar geen sprake is van betaald parkeren. Omdat er in deze kern oorspronkelijk (dat wil zeggen in het beleidsplan uit 2000) wel regulering was voorzien en er een (gratis) parkeerplaats is aangelegd, wordt de situatie wel jaarlijks geëvalueerd.

De jaarlijkse evaluaties zijn niet gebaseerd op beleidsdoelstelling uit een beleidsplan. Het beleidsplan uit 2000 bevat geen meetbare doelstellingen en is voor wat de voorgenomen maatregelen betreft grotendeels gerealiseerd. Nadien zijn geen overkoepelende of specifieke doelstellingen geformuleerd die als basis voor evaluaties dienen. De gemeentelijke inspanningen zijn erop gericht het parkeren in de kernen Domburg en Veere te reguleren door betaald parkeren en vergunningen. De evaluatie wil een beeld krijgen van het succes van die regulering. 'Succes' is blijkens de evaluatie vooral de vraag of zich geen overlastsituaties voordoen. Daarnaast wordt gevolgd of de situatie in Zoutelande om nieuwe oplossingen vraagt.

'Financiën' is een paragraaf in het evaluatierapport. Deze informatie betreft het meerjarenoverzicht dat ook in andere documenten is opgenomen (bijv. de voorjaarsnota). De evaluatie heeft betrekking op de doelstellingen zoals opgenomen in de gemeente begroting (kosten-baten, taakstelling) en bevat aanbevelingen op dat vlak. De evaluaties bieden dus een balans van kosten en baten over het geëvalueerde jaar.

De evaluaties hebben al met al primair het karakter van knelpunteninventarisaties. De input wordt geleverd door belanghebbenden, die per kern worden geraadpleegd, en door waarnemingen van de situatie door gemeente. De raadpleging van belanghebbenden vindt plaats in gesprekken per kern en soms per schriftelijke enquête (zoals in 2014). De evaluatie brengt de zaken in beeld die goed gaan en daarnaast de actuele knelpunten. Vervolgens bevat de evaluatie aan de knelpunten gerelateerde maatregelen of oplossingsrichtingen.

Samenvattende conclusies 'parkeerbeleid':

- Het parkeerbeleid formuleert geen visie of uitgangspunten als basis voor een nadere vertaling in uitvoeringsbeleid of financieel beheer. De doelen zijn derhalve ook niet te beoordelen op hun meetbaarheid ('SMART'-gehalte).
- De impliciete doelstelling van het beleid is het beheersbaar maken van de parkeersituatie op plaatsen in de gemeente waar zich knelpunten voordoen; de algemeen gebruikte term hiervoor is 'regulering'.
- Het parkeerbeleid bestaat in de praktijk uit een samenstel van maatregelen die een meer of minder concreet ('SMART') karakter hebben en die in een verzameling van vastgestelde documenten terug te vinden is.
- Parkeerbeleid en toezicht op parkeren zijn organisatorisch goed geborgd.
- De parkeercontrole is goed geregeld en functioneert goed.
- De parkeerevaluaties zijn niet gebaseerd op beleidsdoelstellingen, maar richten zich op de effecten van de huidige reguleringspraktijk.
- De gegevens voor de evaluatie zijn geen methodische meetgegevens, maar waarnemingen en percepties van belanghebbenden en gemeentelijke medewerkers (subjectief). Er is geen objectieve onderbouwing in de vorm van bijvoorbeeld parkeeronderzoek (parkeerdruk en/of betalingsbereidheid).

## 4.2 De inrichting van de parkeerexploitatie

In dit onderdeel staat de inrichting centraal van de parkeerexploitatie. Een parkeerexploitatie is een overzicht van lasten en baten van parkeren. Omdat parkeren als beleidsterrein raakt aan andere beleidsterreinen, is niet altijd op voorhand duidelijk hoe zo'n exploitatie eruit ziet. We onderzoeken hoe Veere de parkeerexploitatie heeft ingericht, of deze indeling gangbaar is en of die transparant is.

*Norm 1: Het is duidelijk welke kosten wel en niet kunnen worden toegedeeld aan de parkeerexploitatie*

In de Voorjaarsnota 2013 is een overzicht opgenomen van de parkeerkosten die in Veere worden toegedeeld aan de parkeerexploitatie. Deze bevat de volgende kosten:

- rente en afschrijving van aanleg parkeerterreinen en aanschaf apparatuur zoals parkeermeters en handcomputers t.b.v. fiscalisering en Mulderfeiten;
- personele kosten van zowel eigen personeel van diverse afdelingen als inhuur tijdelijk personeel in het hoogseizoen en met feestdagen en doorbelasting van interne producten o.a. handhaving;
- onderhouds- en communicatiekosten voor parkeerautomaten, onderhoud handcomputers, aanschaf parkeertickets, aanschaf parkeervergunningen, kraskaarten, kosten geldgaring, kosten verwerken parkeerboetes, deurwaarderskosten en overige direct toe te rekenen exploitatiekosten;
- huursom parkeerterreinen Waterschap vanaf 2012;
- toevoeging aan voorziening dubieuze debiteuren t.b.v. oninbare debiteuren.

Volgens de Voorjaarsnota zijn er nog andere kosten die gerelateerd kunnen worden aan parkeren. Dit zijn bijvoorbeeld (onderhoud) openbaar groen, het legen van afvalbakken en een groot deel van de kosten van openbare toiletten. Ook kan gedacht worden aan rente die toegerekend moet worden aan de ondergrond van parkeerterrein die in het verleden niet zijn geactiveerd; met deze gronden kunnen nu geen verdere activiteiten worden uitgevoerd. Deze overige kosten bedragen tezamen ongeveer € 300.000. Hoewel deze kosten worden genoemd, is nooit besloten die daadwerkelijk toe te rekenen aan een parkeerexploitatie. Ze komen dan ook niet terug in de feitelijke resultaatweergaves.

Het is kortom bekend welke kosten wel en niet aan de parkeerexploitatie *kunnen* worden toegedeeld. Welke kosten *feitelijk* worden meegenomen in de parkeerexploitatie is niet bestuurlijk vastgelegd. De Voorjaarsnota 2013 vormde een eerste moment waarop een mogelijke kosten- en batentoe rekening werd geformuleerd. Hoewel deze toerekening sindsdien wordt gehanteerd en in zekere zin tezamen met die nota is 'vastgesteld', is er geen sprake geweest van expliciete besluitvorming (waarbij ook een afweging over het al dan niet toerekenen van gerelateerde kosten mogelijk zou zijn geweest).

*Norm 2: Deze toerekening is gangbaar bij Nederlandse gemeenten*

In het algemeen geldt dat het exploitatieresultaat van parkeren het saldo is van alle aan parkeren toegerekende opbrengsten en kosten. Wat verstaan wordt onder 'alle' kosten blijkt in de (landelijke) gemeentelijke praktijk te verschillen. Het antwoord op de vraag welke kosten toegerekend moeten worden aan parkeren, hangt af van de lokale bestuurlijke visie op parkeren.

In de gemeente Veere maken de direct aan parkeren gerelateerde kosten onderdeel uit van

de parkeerexploitatie (zie voorgaande onderzoeksvraag). Een vergelijking met andere gemeenten kan alleen op basis van deze administratieve toedeling worden gemaakt. Zo'n vergelijking vereist namelijk ook een analyse van (politieke) beleidskeuzes die ten grondslag liggen aan de lokale parkeerexploitatie en het vigerende parkeerbeleid. Dergelijke keuzes zijn in Veere niet gemaakt of in ieder geval nooit (bestuurlijk) vastgelegd.

Los hiervan kunnen wel enkele vergelijkende opmerkingen gemaakt worden. Kosten die te maken hebben met de aanleg en onderhoud van nieuwe parkeerterreinen worden doorgaans (volledig) opgenomen in de parkeerexploitatie. Dit is ook in Veere het geval (met uitzondering van oudere parkeerterreinen).

Of kosten die te maken hebben met 'randzaken', zoals onderhoud van het openbaar groep, het legen van afvalbakken en aanvullende voorzieningen (zie toelichting norm 1) worden meegenomen in de parkeerexploitatie, verschilt per gemeente. Soms wordt in de parkeerexploitatie hiervoor een vooraf vastgesteld bedrag opgenomen, ongeacht de hoogte van het werkelijke bedrag (fortairair). Hetzelfde geldt voor het beheer van aan de openbare weg gelegen parkeerplaatsen. Andere gemeenten kiezen er juist voor om deze kosten geen onderdeel uit te laten maken van de parkeerexploitatie. Deze keuze is in Veere niet expliciet gemaakt of in ieder geval niet (bestuurlijk) vastgelegd.

*Norm 3: Over deze toedeling wordt helder en transparant gerapporteerd*

De Voorjaarsnota 2013 heeft inzicht gegeven in de aan parkeren gerelateerde kosten, die op dat moment wel of niet onderdeel uitmaakten van de parkeerexploitatie. Daarbij is ook inzichtelijk gemaakt wat het financieel gevolg zou zijn voor het product parkeren als de niet-opgenomen kosten onderdeel uit zouden maken van de parkeerexploitatie. Voor de totale begroting zou het gevolg hiervan neutraal zijn – het betreft immers enkel verschuiving van kosten over verschillende posten.

Dit exploitatieoverzicht is in 2013 besproken in de gemeenteraad. Deze discussie heeft niet geleid tot een wijziging in de opzet van de parkeerexploitatie. De gemeente Veere hanteert daarom als uitgangspunt voor de parkeerexploitatie dat alleen de direct met parkeren samenhangende kosten worden meegenomen. In de bestuurlijke rapportages en in de jaarlijkse parkeerevaluaties is hier verder geen aandacht meer aan besteed sinds 2013.

Samenvattende conclusies 'inrichting parkeerexploitatie':

- Er is in Veere geen bestuurlijk besluit dat ten grondslag ligt aan de keuze welke kostenposten wel en niet opgenomen worden in de parkeerexploitatie.
- In praktische zin is er vanaf 2013 duidelijkheid over de inrichting van de parkeerexploitatie.
- De vergelijking met de inrichting van de exploitatie van andere gemeenten is lastig, omdat in Veere de keuzes die ten grondslag liggen aan die inrichting niet zijn geëxpliciteerd.

### 4.3 De feitelijke bedrijfsvoering inzake parkeren

In dit onderdeel ligt het accent op de (mogelijkheid van) adequate financiële sturing op de jaarlijkse parkeerresultaten.

*Norm 1: De parkeerexploitatie is financieel en juridisch goed ingericht*

De gemeentelijke parkeerexploitatie bestaat uit de kosten en baten die direct te maken hebben met de parkeerregulering en het parkeersysteem in de gemeente Veere.

De parkeerbaten bestaan uit automaatinkomsten (inclusief GSM), parkeervergunningen en naheffingsaanslagen. De kosten die in Veere worden toegedeeld aan de parkeerexploitatie staan beschreven in paragraaf 4.2. Bij de kosten en baten wordt onderscheid gemaakt tussen reguliere parkeerterreinen en de parkeerterreinen van het Waterschap.

De parkeerexploitatie is financieel en juridisch goed ingericht. Wel merken we op dat de exploitatie van Veere voor een buitenstaander moeilijk leesbaar is. De kostenplaats en grootboekomschrijving maken niet direct duidelijk om welke kosten het gaat. Ook ontbreken subtotalen voor de verschillende posten. Dit maakt controle en vergelijkingen over de tijd op onderdelen lastig.

Bij andere gemeentes wordt veelal uitgegaan van onderstaande indeling van kostenposten:

- personeelskosten (beleid, communicatie, strategie),
- parkeerhandhaving fiscaal en Wetmulder (personeelskosten, overhead, apparatuur),
- invordering naheffingen en afwikkeling bezwaarschriften (personeelskosten, overhead, soft- en hardware, externe kosten van dwanginvordering),
- uitgifte parkeervergunningen (personeelskosten backoffice en frontoffice, overhead, soft- en hardware, drukwerk en verzendkosten),
- parkeerapparatuur (kapitaallasten, kosten onderhoud en storingsherstel, kosten dataverkeer en hosting; energieverbruik, personeelskosten incl. overhead),
- geldinzameling (externe dienstverlening, transactiekosten, personeelskosten, overhead),
- beheer en onderhoud parkeerterreinen (personeelskosten, overhead, materialen).

*Norm 2: De organisatie werkt met een geactualiseerde meerjarenbegroting die adequate sturing op de prestaties mogelijk maakt*

In het Parkeerbeleidsplan Kust (uit 2000) staat dat een minimaal kostendekkende exploitatie voor Veere het vertrekpunt is bij het nemen van maatregelen (oftewel de parkeerkosten moeten worden gedekt door de baten uit betaald parkeren). Parkeerbeleid wil overlast voorkomen, en zo de leefbaarheid en bereikbaarheid verbeteren, en is niet bedoeld om aan te verdienen. De parkeertarieven en kosten van een vergunning zouden moeten worden bepaald op basis van de parkeerdruk. De parkeernota hanteert een gemiddelde bezettingsgraad van 90%. Als er meer ruimte beschikbaar is, is er feitelijk sprake van een te hoog tarief. De tarieven dienen daarom jaarlijks te worden geëvalueerd en indien nodig te worden aangepast.



De parkeerexploitatie is vastgelegd in de functies 214 (lasten parkeren) en 215 (baten parkeren) van de gemeentelijke begroting (onderdeel van hoofdfunctie 2, Verkeer, Vervoer en Mobiliteit). Er is geen 'mobiliteitsfonds' ingesteld waar kosten en baten van parkeren samenkomen. Eventuele meeropbrengsten gaan naar de algemene middelen, een eventueel tekort wordt hier uit gedekt.

In het coalitieakkoord 2014-2018 wordt gesteld dat het uitgangspunt is dat parkeren geen melkkoe mag zijn en ten minste kostendekkend moet zijn. Deze kostendekkendheid betekent dat parkeren niet verlieslijdend moet zijn en dat de gemeente er iets aan moet overhouden. Er is niet vastgelegd aan welke marges of percentages gedacht moet worden.

Tegelijkertijd is er een bestuurlijke taakstelling voor parkeren opgelegd. In de kerntakendiscussie voor de begroting van 2012 is afgesproken om de parkeertarieven in twee stappen te verhogen. De eerste verhoging heeft plaatsgevonden in 2012 en de tweede in 2014. Het was de bedoeling om met parkeren aanvullende meeropbrengsten te genereren en die te gebruiken om elders in de begroting bezuinigingen op te vangen. De dagtoeristen worden meer belast voor het gebruik van aangelegde (parkeervoorzieningen) binnen Veere en betalen mee aan het in stand houden van bepaalde voorzieningen in de gemeente. De parkeertarieven hebben hiermee geen directe relatie meer met de parkeerdruk op straat (uitgangspunt parkeerbeleidsplan). Kostendekkend heeft hiermee ook niet meer direct betrekking op de aan parkeren gerelateerde kosten. De parkeerexploitatie wordt ieder jaar bijgesteld. Er is ons geen gedetailleerde meerjarenbegroting bekend op basis waarvan actief wordt gestuurd op bijvoorbeeld het parkeertarief.

*Norm 3: De bedrijfsvoering is 'in control', dat wil zeggen de begrotingscijfers staan in een goede verhouding tot de feitelijke situatie*

De ambtelijke organisatie heeft een actueel en gedetailleerd inzicht in de kosten en baten van het parkeren. Deze gegevens worden gebruikt voor de interne financiële controle en verantwoording. Veere is wat dat betreft 'in control'.

Er is echter geen sprake van een constante parkeersituatie. De jaarlijkse parkeerinkomsten zijn voor een groot gedeelte afhankelijk van het weer. Als het langdurig slecht weer is, vallen de inkomsten tegen. Het omgekeerde geldt uiteraard bij mooi weer. Bij het opstellen van de parkeerexploitatie voor 2015 is derhalve uitgegaan van een driejaarlijks gemiddelde. Bovendien worden er jaarlijks nieuwe maatregelen genomen, zoals de invoering van het dynamisch parkeerverwijssysteem in Veere of gebieds- en tariefswijzigingen. Die hebben effect op kosten en baten. In zulke gevallen wordt op basis van ervaringscijfers een zo goed mogelijke inschatting van de kosten en baten gemaakt.

De begrotingscijfers wijken daarom nog wel eens een af van de feitelijke situatie, zowel in positieve als negatieve zin. Voor 2013 geldt echter dat zowel de begrootte kosten als de begrootte baten nagenoeg overeen kwamen met de daadwerkelijke kosten en baten. De afwijking was hier minimaal. Dit was wel na een tussentijdse begrotingswijziging.

	Begroot	Realisatie	Vershil
Kosten	1.381.877,23	1.342.199,74	39.677,49
Baten	1.900.766,33	1.930.642,64	-29.876,31

Tabel 4-1 Kosten en baten parkeren 2013 (€)

In 2014 waren de daadwerkelijke kosten bijna 10% lager dan begroot. Dit terwijl de opbrengsten nagenoeg hetzelfde op begroot uitkwamen. Ook hier lijkt de bedrijfsvoering de laatste jaren dus 'in control': de begrotingscijfers stonden de afgelopen jaren in een goede verhouding tot de feitelijke situatie.

	Begroot	Realisatie	Vershil
Kosten	1.261.229,75	1.137.466,81	123.762,94
Baten	2.221.329,96	2.211.256,35	10.073,61

Tabel 4-2 Kosten en baten parkeren 2014 (€)

Er is de afgelopen jaren overigens geen sprake meer van een kostendekkende parkeerexploitatie. Er wordt uitgegaan van forse parkeerbaten. De parkeerbaten lagen in 2014 ruim één miljoen euro hoger dan de kosten, waarbij in de begroting werd uitgegaan van een positief saldo van € 960.000. Het resultaat over 2013 bedroeg zo'n € 588.000. Dit resultaat was iets hoger dan werd begroot. (In deze resultaten zijn, in overeenstemming met de inrichting van de parkeerexploitatie (zie 4.2, norm 1), niet alle mogelijke kostenposten verwerkt.).

Het positieve saldo staat als zodanig niet vermeld in de evaluaties. In de evaluatie van 2013 wordt zelfs gesproken over een verwacht tekort van € 100.000. Onduidelijk is of die verwachting betrekking heeft op een negatief saldo van de parkeerexploitatie of op een lager positief saldo dan begroot. Het resultaat wordt wel opgenomen in het raadsvoorstel van de laatste kwartaalrapportage van ieder jaar.

De overzichten voor 2013 en 2014 zijn opgenomen in bijlage 3.

*Norm 4: Er is een planning & controlcyclus ingericht met periodieke rapportages*

De parkeerexploitatie komt als vast onderdeel terug in de bestuursrapportage. De inkomsten worden vooral in het derde kwartaal gegenereerd (het toeristenseizoen). Dit maakt het lastig om gedurende het jaar uitspraken te doen over de inkomsten en het saldo van de parkeerexploitatie. Er kan alleen een vergelijking worden gemaakt met de voorgaande jaren. Dit maakt de relevantie van de rapportages over de voorgaande kwartalen gering.

De bestuursrapportages worden niet gebruikt voor actieve sturing. Dit heeft er ook mee te maken dat het parkeerregime eens per jaar wordt vastgesteld en tussentijds geen aanvullende maatregelen worden genomen. De parkeerexploitatie wordt sinds 2012 samen met de jaarlijkse evaluaties voorgelegd aan de gemeenteraad. Dit vormt de basis voor nieuwe maatregelen in het volgende jaar. Opvallend is dat in deze rapportages noch in de evaluaties expliciet gewag wordt gemaakt van de positieve baten op parkeren.

#### Samenvattende conclusies 'bedrijfsvoering':

- De parkeerexploitatie is financieel en juridisch goed ingericht.
- De parkeerexploitatie maakt integraal onderdeel uit van de gemeentelijke begroting
- Er is geen mobiliteitsfonds ingesteld waar kosten en baten van parkeren samenkomen.
- Er is geen sprake van een constante parkeersituatie. De bedrijfsvoering is de laatste jaren wel 'in control', in die zin dat de begrootte kosten en baten *in een goede verhouding tot de feitelijke situatie staan*.
- Het uitgangspunt van een kostendekkende exploitatie houdt enerzijds in dat er geen verlies mag worden geleden op parkeren en anderzijds dat parkeren geen 'melkkoe' mag zijn, zo blijkt uit het Coalitieakkoord. Tegelijkertijd is de betekenis van 'kostendekkendheid' niet vastgelegd in beleid of verordening.
- In de praktijk blijkt kostendekkendheid dan ook een rekbaar begrip: in feite levert de parkeerexploitatie al enkele jaren een fors batig saldo op (in 2013 ca. € 588.000, in 2014 ruim €1.000.000). Ook het feit dat aan 'parkeren' een taakstelling is meegegeven, laat zien dat 'kostendekkendheid' niet zondermeer gerelateerd is aan parkeerregulering.

#### 4.4 Parkeerbeleid in relatie tot belanghebbenden

In dit onderdeel staat de aansluiting centraal van het gemeentelijk parkeerbeleid en maatschappelijke doelgroepen: vertegenwoordigers van direct bij het beleid betrokkenen, zoals bewoners en ondernemers in de kernen met een parkeerregime en de toeristische branche.

*Norm 1: Stakeholders zijn op de hoogte van de beoogde doelen van het parkeerbeleid*

Zoals geconstateerd, beschikt de gemeente Veere niet over een actueel parkeerbeleidsplan met concrete en meetbare parkeerdoelen. De benadering van de gemeente is gericht op regulering van parkeerdruk. Dat blijkt ook uit de eerder genoemde omschrijving in de programmabegroting 2015, waarin de gemeente als doelen formuleert: 'we zorgen voor voldoende parkeergelegenheid voor inwoners en bezoekers. We gaan de parkeerregulering verder verbeteren. Het beleid en de uitvoeringsregels voor vergunningen en tarieven gaan we vereenvoudigen.'

De Dorpsraad Zoutelande en de ondernemersvereniging ZOMID vinden het parkeerbeleid 'herkenbaar' en 'werkbaar'. Het gaat in hun ogen om het realiseren van voldoende parkeercapaciteit, goede parkeerwijzing en voorkomen van overlast. De parkeercapaciteit is ter plaatse de afgelopen jaren uitgebreid en er is een speciaal terrein voor de opvang van pieken aangelegd. Dit wordt lokaal door vrijwilligers beheerd. In Zoutelande wordt bovendien de Hoofdweg tijdens het zomerseizoen iedere dag deels afgesloten. De doorgaande route loopt langs het dorp en de parkeerterreinen zijn langs deze route gelegen. Het verkeersverloop is daardoor minder chaotisch.

Volgens de Stadsraad Veere zou het parkeerbeleid van de gemeente zich moeten richten op het reguleren van verkeer (in plaats van alleen het reguleren van parkeren). Volgens de Stadsraad is het parkeerbeleid nu vooral gericht op het verdienen aan dagjesmensen.

*Norm 2: De meningen van stakeholders worden regelmatig gepeild*

In 2008 zijn bewoners, ondernemers en gasten bevroegd naar hun meningen en is er een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In de daaropvolgende jaren is gekozen voor een eenvoudiger variant van evalueren, waarbij het beleid en de ervaringen van het betreffende jaar worden besproken. Deze evaluatie is gericht op de parkeersituatie in Veere, Domburg en Zoutelande. In deze evaluatievorm vindt er per kern een gesprek plaats tussen dorps- of stadsraad, ondernemersvereniging, beleidsmedewerker verkeer en de verantwoordelijk wethouder. In deze bijeenkomsten staan de beleving van de bestaande situatie en eventuele knelpunten centraal. Ook suggesties voor aanpassingen in het parkeersysteem komen aan de orde.

In 2014 is er naast dit overleg een enquête uitgezet, waarin alle vergunninghouders in Veere en Domburg (1.266 adressen) om hun ervaringen met parkeren is gevraagd. De achtergrond van deze enquête was de wens van de gemeente om een beter beeld te krijgen van de beleving van vergunninghouders en een betere afstemming van het parkeerbeleid op hun wensen mogelijk te maken. De enquête leverde een respons van bijna 23% op en voldoende informatie om het beleid bij te sturen. Ongeveer 60% van de ondervraagden gaf aan het parkeerbeleid acceptabel of zelfs goed te vinden. Ongeveer de helft van de respondenten vond dat er te weinig gehandhaafd werd. De op één na grootste ergernis is een tekort aan parkeerplaatsen in de woonstraten.

Naast de officiële evaluatiemomenten is er ook tussentijds contact tussen bewoners of ondernemers en de gemeente, als daar aanleiding voor is. De mening van bezoekers maakt sinds 2008 geen onderdeel meer uit van de evaluaties. Opvallend is dat de toeristische branche, die informatie over bezoekers zou kunnen leveren, niet is betrokken bij evaluaties.

*Norm 3: De meningen van de stakeholders worden – waar mogelijk en gewenst – vertaald naar activiteiten en maatregelen*

De meningen van belanghebbenden vormen voor een groot deel de basis van de jaarlijkse evaluaties. De knelpunten die in de evaluatie, mede op basis van de input van belanghebbenden, naar voren komen, worden in het evaluatierapport vertaald naar oplossingen of oplossingsrichtingen.

Er wordt volgens stakeholders door de gemeente goed geluisterd naar aangedragen knelpunten. Dit leidt veelal tot concrete acties. De gemeente neemt logischerwijs niet alle suggesties over: de gemeente dient haalbaarheidsafwegingen te maken en verschillende belangen af te wegen. Dat laatste speelt met name een rol waar de belangen van bewoners en ondernemers niet op één lijn liggen. Zo moet in Veere soms een compromis worden gevonden op dit punt. De ondernemers willen graag dat bezoekers voor de deur kunnen

blijven parkeren, terwijl bewoners Veere autoluw en liefst alleen toegankelijk voor bewoners willen maken. In Zoutelande speelt deze tegenstelling minder.

*Norm 4: Er vindt monitoring plaats op de uitvoering van de activiteiten en maatregelen*

De jaarlijkse evaluaties bevatten concrete maatregelen voor het volgende jaar. Deze zijn (mede) gebaseerd op de inbreng van de stakeholders. Alle betrokken partijen ontvangen het evaluatierapport na behandeling in het college. Hier staat in welke maatregelsuggesties zijn overgenomen en worden ingevoerd. De betrokken partijen missen in sommige gevallen terugkoppeling over de reden waarom een suggestie niet is overgenomen.

In zijn algemeenheid valt te constateren dat het effect van individuele activiteiten en maatregelen niet objectief (bijvoorbeeld parkeerdruk en betalingsbereidheid) wordt gemonitord en geëvalueerd. Monitoring berust vooral op door observaties van de ambtelijk medewerkers en de input van bewoners- en ondernemersverenigingen. Dat levert vanzelfsprekend waardevolle informatie op, maar heeft tegelijkertijd een subjectief karakter en mogelijk een beperkte scope.

In feite geldt dit voor de monitoring van het parkeerbeleid als geheel. Evaluatie die in staat is iets te zeggen over vooruitgang (duurzaam maatschappelijk effect van maatregelen) moet gebaseerd zijn op vooraf gestelde indicatoren en op objectieve en herhaalbare wijze worden uitgevoerd. De evaluaties van het parkeerbeleid in Veere lopen het gevaar een ad hoc-karakter te krijgen en te resulteren in maatregelen die in breder perspectief misschien niet wenselijk zijn (zie ook 4.1).

Samenvattende conclusies 'stakeholders':

- De gemeente raadpleegt jaarlijks een min of meer vaste groep belanghebbenden bij het parkeerbeleid. Deze groepen worden dus actief bij het beleid betrokken.
- 'Vertegenwoordigers' van bezoekende dagjesmensen (bijv. in de vorm van de toeristische branche), een belangrijk doelgroep, zijn niet bij de evaluatie betrokken
- Stakeholders vormen niet per definitie een homogene groep. Er kunnen belangentegenstellingen bestaan tussen doelgroepen van parkeerbeleid.
- Dat feit kan ook een weerslag hebben op de evaluaties, in die zin dat ze bepaald worden door de inbreng van belanghebbenden. De evaluaties hebben een deels subjectief karakter en een beperkte scope.

#### **4.5 Aansturing van het parkeerbeleid door de raad**

In dit onderdeel staat de kaderstellende en controlerende rol van de raad inzake het parkeerbeleid centraal. De rol van de raad brengt normaliter een grotere afstand tot de uitvoering met zich mee dan die van het college. Omdat de onderzoeksnormen voor een deel al eerder aan de orde gestelde aspecten betreffen, is er in onderstaande voor gekozen om de informatie in een doorlopende tekst te presenteren. Voorafgaand vermelden we de onderzoeksnormen:

*Norm 1: Er zijn duidelijke afspraken over de informatievoorziening aan de raad.*

*Norm 2: De organisatie werkt met een P&C-cyclus en rapporteert regelmatig en tijdig aan bestuur en gemeenteraad.*

*Norm 3: De inhoudelijke doelstellingen van het parkeerbeleid zijn helder geformuleerd, zodat daar sturing op en verantwoording over kan plaatsvinden. De rol van de gemeenteraad is hierbij duidelijk.*

*Norm 4: De raad maakt bij de keuze voor parkeermaatregelen een gedegen afweging op basis van kosten en verwachte (financiële en maatschappelijke) effecten. Hierbij worden ook alternatieven aangedragen.*

De raad wordt jaarlijks op meerdere momenten geïnformeerd over het parkeerbeleid. Om te beginnen wordt de raad geïnformeerd over financiële resultaten in de jaarrekening. De financiële resultaten maken eveneens onderdeel uit van de kwartaalrapportages. Daarmee is de mogelijkheid geschapen om het onderwerp aan de orde te stellen, mocht daar in de ogen van de raad aanleiding toe zijn. De resultaten worden overigens niet op zichzelf benoemd in de jaarrekening.

De belangrijkste informatiebron vormen de (vanaf 2008) jaarlijkse parkeerevaluaties die in de raad worden behandeld. Deze behandeling bestaat blijkens het raadsvoorstel dat de evaluatie uit 2014 begeleidde uit enerzijds 'instemmen' met de evaluatie als zodanig en anderzijds 'vaststellen' van, in dit geval, gewijzigde parkeertarieven. De raad neemt naar aanleiding van een evaluatie dus een besluit voor zover het zijn bevoegdheid betreft, namelijk het vaststellen van belastingtarieven. De betekenis van 'instemmen' met het rapport lijkt bij nader inzien eveneens het karakter van een besluit te hebben. De evaluatie bevat namelijk ook een pakket maatregelen van uiteenlopend karakter. Van de raad, zo lijkt het, wordt gevraagd met die maatregelen in te stemmen, zodat het college ze kan uitvoeren. In het overgrote deel van de gevallen gaat het daarbij om uitvoeringsmaatregelen, waarvoor feitelijk geen raadsbekrachtiging vereist is. Kennelijk hechten raad en college er dus aan om de jaarlijkse gang van zaken met elkaar te bespreken. Daarbij heeft de raad overigens volop de gelegenheid om een afweging te maken over kosten, baten en effecten van voorgestelde maatregelen (norm 4), zij het binnen het kader van de informatie die de evaluatie biedt.

De casus van de beleidsevaluatie 2014 is ook om een andere reden interessant. Uit de notulen van de raadsvergadering waarin het raadsvoorstel wordt besproken, komt een lange en levendige discussie over het onderwerp naar voren. Daaruit blijkt dat er over de interpretatie van een aantal fundamentele zaken van parkeerbeleid, zoals kostendekkendheid of regulering, verschillende opvattingen bestaan. Deels zal dat met politieke voorkeuren te maken hebben. Maar voor een deel kan dat ook toegeschreven worden aan het feit dat dergelijke centrale begrippen onvoldoende zijn uitgewerkt en aangescherpt in beleid. Zoals reeds in het voorgaande duidelijk werd, ontbreekt in Veere een parkeerbeleidsplan met heldere doelen waarop de raad kan sturen.

Behalve bij de jaarlijkse evaluaties wordt de raad betrokken bij het onderwerp parkeren als daar een bijzondere aanleiding toe is. Te denken valt aan het vaststellen van plannen met parkeercomponenten (zoals *Veere placemaking*) of het aangaan van een huurovereenkomst met het waterschap voor het gebruik en beheer van parkeerterreinen.

Samenvattende conclusies 'rol raad':

- De raad ontvangt periodiek informatie over de parkeerexploitatie en de parkeerregulering in het voorbije seizoen.
- De raad wordt niet 'actief' en gericht, maar 'passief' geïnformeerd over (begrote) resultaten: het parkeersaldo worden bijvoorbeeld niet genoemd in de jaarlijkse evaluaties.
- De rolverdeling tussen raad en college is tamelijk informeel, in die zin dat de raad ook meepraat en 'besluit' over uitvoeringskwesties.
- Het ontbreken van een helder beleidskader leidt ertoe dat uitgangspunten van parkeerbeleid regelmatig punt van discussie zijn.

## 5 Conclusies

In dit hoofdstuk vatten we de tussenconclusies en bevindingen uit het voorgaande samen en spitsen we deze verder toe. We volgen daarbij de thema's die in de onderzoeksvragen aan de orde zijn gekomen (het algemene beleid, de evaluatie daarvan, de parkeerexploitatie, de beleidsrelatie met belanghebbenden en de rol van de raad).

### 1. Parkeerbeleid – algemeen

Het parkeerbeleid van de gemeente Veere heeft een praktische insteek: het is gericht op concrete maatregelen om parkeeroverlast te bestrijden. Hoewel de doeltreffendheid van het beleid geen onderwerp van onderzoek was, kunnen we op basis van de evaluaties en gesprekken concluderen dat deze benadering het gewenste maatschappelijke effect heeft. In grote lijnen is de parkeersituatie in drukke toeristische kernen beheersbaar geworden en vinden bezoekers op drukke dagen ergens een plek (hetzij nabij de kernen, hetzij aan de kust). De parkeerregulering kan op instemming van de betrokkenen rekenen. Het overall effect van het beleid is dus zondermeer positief. Dat neemt niet weg dat in de benadering van parkeerbeleid verbetering mogelijk is.

De praktische benadering vraagt om voortdurende aandacht, waarbij jaarlijks nieuwe maatregelen (eenvoudig of meer omvattend) worden getroffen om de parkeersituatie beheersbaar te houden. Dankzij jaarlijkse evaluaties wordt de uitwerking van het beleid goed gemonitord.

De praktische benadering blijkt ook het feit dat de gemeente geen actueel beleidsdocument heeft als basis voor de uitvoering. Het beleidsplan uit 2000 is verouderd en heeft geen functie meer: de maatregelen zijn (al lang geleden) geïmplementeerd (of niet) en het stuk bevat nauwelijks formuleringen van beleidsuitgangspunten. De jaarlijkse evaluaties (vanaf 2008) vormen tezamen het 'beleid'. Beleid heeft hier de betekenis van een bestaande praktijk van een samenstel van (gemotiveerde) maatregelen die in de loop der jaren zijn genomen in het kader van parkeerregulering. Beleid en parkeerregulering zijn feitelijk synoniem.

Dat heeft als nadeel dat de afweging van uitvoeringsmaatregelen onvoldoende getoetst kan worden aan overkoepelende uitgangspunten van het parkeerbeleid, die nu eenmaal niet zijn uitgewerkt en op papier gezet. Daardoor ontstaat het gevaar dat maatregelen teveel op zichzelf komen te staan: gericht op 'kortetermijnsucces' of strijdig met andere uitgangspunten. In de gemeente Veere is men geen voorstander van 'uniform beleid', maar wil men graag per kern bezien welke maatregelen vereist zijn. Uniform beleid en differentiatie hoeven echter geen tegenstrijdige begrippen te zijn. Uitgangspunten van parkeerbeleid zijn per definitie uniform. Per kern kan onderscheid worden gemaakt naar uitvoeringsmaatregelen die bijdragen aan het realiseren van de overkoepelende visie.

Door het ontbreken van een algemeen beleidskader blijven centrale begrippen als 'kostendekkendheid' en 'regulering' te algemeen en vatbaar voor meerdere interpretaties. Deze begrippen krijgen pas scherpte wanneer ze nader worden uitgewerkt. Wat betekent het concreet voor het parkeersaldo dat gestreefd wordt naar 'ten minste kostendekkendheid'; welke bestemming krijgt een positief saldo dat boven die norm uitgaat? Regulering is een algemeen doel dat in uitgangspunten van parkeerbeleid geconcretiseerd moet worden. Bij parkeren spelen (deels) belangentegenstellingen een rol (bijv. tussen bewoners en ondernemers). Wat voor de ene groep een wenselijke vorm van regulering is, is dat voor een andere niet. Dat vereist kortom een beleidslijn van de zijde van de gemeente.



## 2. *Beleidsevaluatie*

De jaarlijkse beleidsevaluaties leveren waardevolle informatie op over knelpunten, verbeter suggesties en bepaalde beleidseffecten. De werking van parkeermaatregelen worden in grote lijn goed in beeld gebracht. Bovendien dragen de evaluaties bij aan het draagvlak onder belanghebbenden. Ze zouden echter efficiënter en kwalitatief beter worden met een meer methodische aanpak, waarbij vooraf gestelde doelen worden gemeten. Het nadeel van de huidige aanpak is bovendien dat de verwarring met het beleid als zodanig, zodat in de loop der jaren het overzicht over maatregelen bemoeilijkt wordt en dat het gevaar dreigt dat deze een ad hoc-karakter krijgen.

## 3. *Parkeereexploitatie*

### a. De inrichting van de exploitatie

De gemeentelijke parkeereexploitatie bestaat in de praktijk uit de kosten en baten die direct gerelateerd zijn aan parkeerregulering en het parkeersysteem in de gemeente Veere. Overige kosten worden buiten beschouwing gelaten. Er is op bestuurlijk niveau geen gemotiveerd besluit genomen om de exploitatie op deze wijze in te richten; de raad heeft wel kennis kunnen nemen van deze inrichting.

Feitelijk is er overigens geen sprake van een afzonderlijke parkeereexploitatie (die natuurlijk gerelateerd zou zijn aan de begroting). De huidige exploitatie maakt integraal onderdeel uit van de gemeentelijke begroting en vormt daarin een kostenpost. Parkeren is al met al een onderdeel van de totale bedrijfsvoering, waarvan de opbrengsten en lasten onderdeel uitmaken van het geheel. De baten komen ten goede aan het geheel van gemeentelijke uitgaven en dekkingsmiddelen en eventuele verliezen moeten ook uit dat geheel worden opgevangen. De parkeereexploitatie die nu gehanteerd wordt, is een hulpmiddel om bepaalde aspecten van parkeren in beeld te brengen en resultaten te verklaren.

De ambtelijke organisatie heeft met de exploitatie een actueel en gedetailleerd inzicht in de kosten en baten van het parkeren. Bij het opstellen van de jaarlijkse parkeereexploitatie wordt uitgegaan van een driejaarlijks gemiddelde om onder andere de invloed van de seizoenverschillen te beperken. Bij nieuwe maatregelen wordt op basis van ervaringscijfers een zo goed mogelijke inschatting van de financiële consequenties gemaakt. De begrotingscijfers stonden de afgelopen jaren (2013-2014) hierdoor in een goede verhouding tot de feitelijke situatie.

### b. De parkeerresultaten

Parkeerregulering is niet bedoeld om er aan te verdienen, maar om bereikbaarheid te verbeteren en zo overlast te beperken en leefbaarheid te bevorderen. Het Parkeerbeleidsplan Kust koppelt tarieven aan de parkeerdruk op straat. In feite zou die druk jaarlijks gemeten moeten worden, om daar de tarieven (eventueel) op aan te passen. In werkelijkheid is er geen verband tussen parkeerdruk en tarieven, zoals de positieve saldo's op parkeren laten zien. Bovendien zijn parkeertarieven verhoogd met het doel om meeropbrengsten te genereren voor doelen elders in de begroting. Aan het feit dat het principe van een relatie tussen parkeerdruk op straat en tarieven is losgelaten, ligt geen bestuurlijk besluit ten grondslag. Dat heeft waarschijnlijk deels te maken met het feit dat er geen duidelijk beleid voorhanden is. Het is ook de vraag of het feit dat parkeren een sterk batig saldo kent (dat overigens onderdeel is van de begroting als geheel en dus niet zondermeer als vrij besteedbare winst is te kwalificeren) bekend is bij de raad en belanghebbenden.

#### *4. Stakeholders*

De gemeente betreft systematisch en regelmatig belanghebbenden bij de parkeersituatie bij het beleid en de uitvoeringsmaatregelen. Deze interactie vormt een belangrijke informatiebron voor zowel gemeente als de belanghebbenden en draagt bij aan de kwaliteit van en het draagvlak voor het parkeerbeleid. Opvallend afwezig is een vertegenwoordiging voor een belangrijke doelgroep, te weten de dagtoeristen.

#### *5. Rol van de raad*

De raad wordt intensief betrokken bij het parkeerbeleid. Behalve uit bestuursrapportages (waaronder de jaarrekening), ontvangt de raad informatie in de jaarlijkse parkeerevaluaties, die hij bovendien vaststelt. Daarbij valt op dat er geen duidelijke scheiding wordt gehanteerd tussen kaderstelling en uitvoering, ook niet in de wijze waarop voorstellen worden aangeleverd door het college (de rolverdeling tussen college en raad is altijd een kwestie van gezamenlijke afbakening). Tevens valt op dat de raad niet expliciet wordt geïnformeerd over exploitatieresultaten.

De jaarlijkse procedure rond de evaluatie heeft als positieve kant dat de raad de gelegenheid krijgt te sturen op en zich op de hoogte te stellen van het parkeerbeleid. De keerzijde is een zekere inefficiëntie, vooral het gevolg van het hierboven reeds benoemde ontbreken van vaststaand beleid. Het beleid 'is' de jaarlijkse evaluatiecyclus, die dan ook met de raad moet worden besproken. Uit de bespreking blijkt dat er regelmatig verwarring is over centrale begrippen als kostendekkendheid en regulering – hetgeen gezien de overige constatering niet verwonderlijk is.

## 6 Aanbevelingen

### 1. Parkeerbeleid

Het verdient aanbeveling uitgangspunten van beleid (opnieuw) vast te leggen. Daarbij moet gedacht worden aan overkoepelende doelen en uitgangspunten voor het gemeentelijke parkeerbeleid. Dat kan in een kort document, waarin niet noodzakelijkerwijs allerlei uitgebreide (en na enkele jaren gedateerde) uitvoeringsprogramma's zijn opgenomen. Essentieel is dat het plan gericht is op het 'draaiend houden' van het parkeersysteem gedurende een langere looptijd, bijvoorbeeld 2016 – 2025.

In dat document worden visie en doelen (gerelateerd aan maatschappelijke effecten en indien mogelijk meetbaar geformuleerd, bijv. een bepaalde mate van parkeerdruk: welke waarden vinden we aanvaardbaar, welke niet?) beschreven en, in algemene termen, middelen om die doelen te bereiken (bijv. betaald parkeren, stimuleren gebruik andere vervoersmiddelen, etc.). Waar nodig kan gedifferentieerd worden naar kern of gebied in de gemeente. Ook kan in dat document worden vastgelegd wat onder 'minimale kostendekkendheid' wordt verstaan, hoe wordt omgegaan met exploitatieschommelingen en hoe de exploitatie wordt ingericht. Een paragraaf van het beleidsdocument zou ook de wijze van monitoring van het parkeerbeleid en de (jaarlijkse) ontwikkeling van de parkeerdruk kunnen zijn. Ten slotte zou aandacht kunnen worden besteed aan hoe en waarover college en raad jaarlijks worden geïnformeerd.

#### **Mogelijke onderwerpen parkeerbeleidsplan**

##### *Doelen en raadgevoelwaarden uit bovenliggend beleid*

Parkeerbeleid staat niet op zichzelf, maar dient te worden afgestemd met andere beleidsterreinen (toerisme, economie, milieu, ruimtelijke ordening) en beleid van hogere overheden.

##### *Huidige en toekomstige parkeersituatie*

Hierbij gaat het om een beknopte beschrijving van de huidige situatie en regulering per kern, en om toekomstige ontwikkelingen die van invloed zijn op het parkeren.

##### *Meerjarenvisie parkeren*

Deze bevat de uitgangspunten van het parkeerbeleid (datgene wat de gemeente als basis ziet) en de doelstellingen van het beleid (wat de gemeente wil bereiken). De doelen en randvoorwaarden bijv. kostendekkendheid) dienen zoveel mogelijk SMART geformuleerd te worden.

##### *Instrumenten en oplossingsrichtingen*

Het vooraf bepalen van maatschappelijke effecten en beleidsdoelen is noodzakelijk om passende maatregelen te kunnen nemen. Het beschrijven van de mogelijkheden om parkeerproblemen van verschillende doelgroepen op te lossen en prioritering daarvan, geeft de gemeenteraad een toetsingskader en voorkomt ad-hocbeslissingen.

##### *Monitoring en evaluatie*

Beschrijving van de wijze waarop systematisch en in relatie tot de doelen gemonitord en geëvalueerd zal worden.

## *2. Beleidsevaluatie*

Evaluatie is het achteraf beoordelen of en in hoeverre bepaalde beleidsvoornemens zijn bereikt. Dat lukt alleen bij een methodische aanpak. Om te beginnen dient evaluatie aan te sluiten bij de uitgangspunten en gewenste effecten van het beleid, zoals vastgelegd in het overkoepelende beleidsdocument. Vervolgens dient door monitoring het effect van het beleid te worden vastgesteld.

Monitoring kan op verschillende manieren, waarvan meten de belangrijkste is. Een parkeerdrukmeting toont aan of het parkeeraanbod aansluit bij de vraag. De parkeerdruk kan in een of meerdere wijken in kaart worden gebracht op basis van klachten of als onderdeel van een periodiek onderzoek. Daaruit of de parkeerdruk op bepaalde momenten hoger is dan een acceptabele waarde (zoals vastgelegd in het beleid) of blijkt of een probleem zich naar een andere plek verplaatst. Een vorm van monitoring is eveneens klachtregistratie.

Naast deze systematische evaluatie kan daarnaast periodiek een andere vorm van evaluatie plaatsvinden, die gericht is op informatie van doelgroepen. Met platforms van belanghebbenden of enquêtes kunnen de ontwikkeling van actuele knelpunten en de wensen van gebruikers worden gevolgd.

## *3. Inrichting exploitatie*

Het is aan te bevelen over te gaan tot een parkeer- of mobiliteitsfonds, oftewel een afzonderlijke parkeerexploitatie die niet versleuteld is in de begroting. Dat maakt het gemakkelijker om resultaten zichtbaar te maken. Door die exploitatie en de uitgangspunt ervan bestuurlijk vast te stellen, ontstaat duidelijkheid over hoe in beginsel wordt omgegaan met kosten en baten van bestaande parkeervoorzieningen en van toekomstige.

## *4. Stakeholders*

Evaluatiegegevens van doelgroepen winnen aan waarde, wanneer ook vertegenwoordigers van dagjesmensen bij de evaluatie betrokken zijn. De toeristische branche in de gemeente heeft vermoedelijk goed zicht op de wensen, omvang en het gedrag van deze doelgroep. Het ligt voor de hand vertegenwoordigers van deze branche bij de evaluaties te betrekken.

## *5. Rol van de raad*

Voor de raad is goede informatie van wezenlijk belang om zijn taak uit te oefenen. Uiteraard heeft de raad dit deels zelf in de hand: hij kan vastleggen welke informatie hij wanneer wil hebben. Ten aanzien van het parkeren kan dat bijvoorbeeld vastgelegd worden in het beleidsdocument parkeren. In het algemeen kan daarbij gestreefd worden naar heldere knip tussen uitvoeringsinformatie en informatie die de raad nodig heeft voor zijn kader stellende en controlerende rol. Die controle richt zich op de beleidskaders: worden de doelstelling van het parkeerbeleid gehaald? Daarnaast richt die zich op de exploitatie: indien tekorten of overschotten ontstaan waarvoor in het beleid geen regeling is getroffen, dient de raad een besluit te nemen. In bestuursrapportages kan de raad over al deze zaken geïnformeerd worden. Het is dan niet meer nodig om complete evaluatierapporten naar de raad te sturen. Het is de verantwoordelijkheid van het college om zorg te dragen voor de levering van al deze informatie, alsmede van overige informatie waarvan ze kan vermoeden dat die van belang is voor de raad. In het algemeen heeft het college de plicht om actief en gericht te informeren, waarbij gericht inhoudt dat de informatie concreet, toepasselijk en gedoseerd is.

## 7 Bijlage 1

### *Geïnterviewde personen*

<b>Naam</b>	<b>Organisatie. functie</b>
Huub van der Zande	Gemeente Veere, hoofd Openbare ruimte
Geert Ridderbos	Gemeente Veere, hoofd Bedrijfsvoering
Fernando Hamelink	Gemeente Veere, beleidsmedewerker Openbare ruimte (verkeer)
René Molenaar	Gemeente Veere, wethouder (o.a. Financiën)
Jaap Melse	Gemeente Veere, wethouder (o.a. Parkeerbeleid)
Jan de Visser	Gemeente Veere, financieel adviseur
K. Bierens	Zomid
L. Roetse	Zomid
J. Marcusse	DR-Zoutelande
F. Verrips	DR-Zoutelande
T. Kuipers	DR-Veere
J.P. Loeff	DR-Veere

## 8 Bijlage 2

### Normenkader

1. *Voldoet de uitvoering van het parkeerbeleid qua bedrijfsvoering aan de gestelde doelstellingen?*

- Er zijn concrete doelstellingen geformuleerd gericht op de uitvoering van het parkeerbeleid
- Deze doelstellingen zijn SMART geformuleerd (Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch, Tijdsgebonden)
- De aansturing op de uitvoering van het parkeerbeleid is op diverse niveaus effectief en efficiënt
- Het toezicht op het parkeerbeleid is goed geregeld en functioneert
- De verantwoordelijkheden voor de uitvoering van het parkeerbeleid zijn helder en duidelijk en is adequaat gezien de omvang en taak
- Er zijn heldere indicatoren vastgelegd voor de evaluatie van het parkeerbeleid

2. *Welke activiteiten moeten meegenomen worden om de bedrijfsvoering van het totale parkeerbeleid in beeld te brengen (bijvoorbeeld handhaving etc.) en worden hiervan alle kosten toegerekend?*

- Het is duidelijk welke kosten wel en niet kunnen worden toegedeeld aan de parkeerexploitatie
- Deze toerekening is gangbaar bij Nederlandse gemeenten
- Over deze toedeling wordt helder en transparant gerapporteerd

3. *Zijn alle parkeerkosten (al dan niet geactiveerd) en -opbrengsten op een juiste en transparante wijze inzichtelijk? Is daarmee vast te stellen in hoeverre het parkeerbeleid kostendekkend is?*

- De parkeerexploitatie is financieel en juridisch goed ingericht
- De organisatie werkt met een geactualiseerde meerjarenbegroting die adequate sturing op de prestaties mogelijk maakt
- De bedrijfsvoering is 'in control', dat wil zeggen de begrotingscijfers staan in een goede verhouding tot de feitelijke situatie
- Er is een planning & controlcyclus ingericht met periodieke rapportages

4. *Hoe worden de meningen en ervaringen van inwoners, ondernemers en toeristen betreffende de parkeervoorzieningen, parkeertarieven en parkeervergunningen meegenomen in het parkeerbeleid?*

- Stakeholder zijn op de hoogte van de beoogde doelen van het parkeerbeleid
- De meningen van stakeholders worden regelmatig gepeild
- De meningen van stakeholders worden –waar mogelijk en gewenst- vertaald naar activiteiten en maatregelen
- Er vindt monitoring plaats op de uitvoering van de activiteiten en maatregelen

- De stakeholders zijn tevreden over de gehanteerde werkwijzen en geleverde producten en diensten.

5. *Kan de gemeenteraad het parkeerbeleid (bij)sturen op basis van vastgestelde kaders en doelstellingen op basis van rapportages op zowel het terrein van beleid alsook van financiën?*

- Er zijn duidelijke afspraken over de informatievoorziening richting gemeenteraad
- De organisatie werkt met een P&C-cyclus en rapporteert regelmatig en tijdig aan bestuur en gemeenteraad
- De inhoudelijke doelstellingen van het parkeerbeleid zijn helder geformuleerd, zodat daar sturing op en verantwoording over kan plaatsvinden. De rol van de gemeenteraad is daarbij duidelijk
- De raad maakt bij de keuze voor parkeermaatregelen een gedegen afweging op basis van kosten en verwachte (financiële en maatschappelijke) effecten. Hierbij worden ook alternatieven voorgedragen.

## **9 Bijlage 3: parkeerexploitatie 2013 & 2014**



# Kredietoverzicht Baten en Lasten 2013

Datum: 23-6-2015

Rapport: V:\Deopl\Consulenten\Grb\_kredietovz baten lasten structuur tbv excel.imr

Pagina 1

Kostenplaats code	Kostenplaats omschrijving	Grootboek rekening	Grootboek omschrijving	Budget kosten	Geboekte kosten	Verplichting	Saldo kosten	Budget opbrengsten	Geboekte opbrengsten	Saldo opbrengsten
<b>EXPL EXPLOITATIE</b>										
<b>RUBR6 EXTERNE PRODUCTEN (6)</b>										
6214001	Parkeerbeleid algemeen V&M	422003	Rentelasten VA	11.810,00	11.809,56	0,00	0,44	0,00	0,00	0,00
6214001	Parkeerbeleid algemeen V&M	461001	HKP kapitaallasten	27.281,00	27.281,40	0,00	-0,40	0,00	0,00	0,00
6214001	Parkeerbeleid algemeen V&M	462003	KP Vergunningen en Handhaving	91.437,00	91.309,50	0,00	127,50	0,00	0,00	0,00
6214001	Parkeerbeleid algemeen V&M	462009	KP Publiekszaken	10.750,00	11.216,37	0,00	-466,37	0,00	0,00	0,00
6214001	Parkeerbeleid algemeen V&M	462011	KP Openbare Ruimte (binnendienst)	16.250,00	19.012,51	0,00	-2.762,51	0,00	0,00	0,00
6214001	Parkeerbeleid algemeen V&M	834006	Overige inkomsten	0,00	0,00	0,00	0,00	33.875,02	29.640,00	4.235,02
6214002	Parkeerbeheer algemeen	422003	Rentelasten VA	96.324,00	96.324,57	0,00	-0,57	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	430001	Ingeleend personeel(uitzendbureau)	48.500,00	48.803,94	0,00	-303,94	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	430006	Ingeleend personeel (structureel)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	431001	Gas/electraverbruik	16.349,75	13.791,47	0,00	2.558,28	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	434001	Verzekeringen	4,09	0,00	0,00	4,09	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	434002	Telefoonkosten	0,00	1.986,16	0,00	-1.986,16	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	434006	Overige kosten	18.449,49	11.018,74	0,00	7.430,75	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	434015	Overige huren	429,45	0,00	0,00	429,45	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	434022	Normaal onderhoud overige	45.228,18	39.456,84	0,00	5.771,34	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	434106	Parkeertickets	3.568,53	477,00	0,00	3.091,53	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	434110	parkeerterr. gedempte haven Veere toez	115,54	0,00	0,00	115,54	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	434212	Belastingen/recognities	8.960,92	9.262,58	0,00	-301,66	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	434213	Erfpacht	2.556,25	2.500,00	0,00	56,25	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	461001	HKP kapitaallasten	123.195,00	123.194,78	0,00	0,22	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	462003	KP Vergunningen en Handhaving	48.644,25	43.213,39	0,00	5.430,86	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	462005	KP Algemene Dienst	0,00	5.125,69	0,00	-5.125,69	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	462007	KP Financien	35.848,40	26.337,60	0,00	9.510,80	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	462011	KP Openbare Ruimte (binnendienst)	3.656,00	4.854,68	0,00	-1.198,68	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	462017	KP Openbare Ruimte (buitendienst)	3.541,75	3.734,63	0,00	-192,88	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	832004	Overige huren	0,00	0,00	0,00	0,00	19.547,91	25.686,16	-6.138,25
6214002	Parkeerbeheer algemeen	834007	Leges,geheven o.g.v. gem. verordening	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	64,40	-64,40
6214003	Parkeerheffingen, lasten FIN	434006	Overige kosten	15.337,50	16.019,68	0,00	-682,18	0,00	0,00	0,00
6214003	Parkeerheffingen, lasten FIN	434107	Verwerken parkeerboetes	13.591,12	11.731,82	0,00	1.859,30	0,00	0,00	0,00
6214003	Parkeerheffingen, lasten FIN	434190	Uitgaven voorgaande jaren	0,00	-0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6214003	Parkeerheffingen, lasten FIN	460030	Storten in voorziening	13.921,00	11.002,17	0,00	2.918,83	0,00	0,00	0,00
6214003	Parkeerheffingen, lasten FIN	462124	HKP handhaving	58.840,73	58.841,00	0,00	-0,27	0,00	0,00	0,00
6214003	Parkeerheffingen, lasten FIN	834005	Doorberekende kosten aan derden	0,00	0,00	0,00	0,00	0,34	0,00	0,34
6214005	Naheffingsaanslagen WS FIN	434107	Verwerken parkeerboetes	20.565,78	17.605,67	0,00	2.960,11	0,00	0,00	0,00
6214005	Naheffingsaanslagen WS FIN	434189	Kosten deurwaarder	3.923,32	3.905,18	0,00	18,14	0,00	0,00	0,00
6214005	Naheffingsaanslagen WS FIN	434190	Uitgaven voorgaande jaren	0,00	0,20	0,00	-0,20	0,00	0,00	0,00

## Kredietoverzicht Baten en Lasten 2013

Datum: 23-6-2015

Rapport: V:\Deop\Consulenten\Grb\_kredietovz baten lasten structuur tbv excel.lmr

Pagina 2

Kostenplaats code	Kostenplaats omschrijving	Grootboek rekening	Grootboek omschrijving	Budget kosten	Geboekte kosten	Verplichting	Saldo kosten	Budget opbrengsten	Geboekte opbrengsten	Saldo opbrengsten
6214005	Naheffingsaanslagen WS FIN	460030	Storten in voorziening	21.480,00	20.432,60	0,00	1.047,40	0,00	0,00	0,00
6214005	Naheffingsaanslagen WS FIN	462007	KP Financien	1.097,40	0,00	0,00	1.097,40	0,00	0,00	0,00
6214005	Naheffingsaanslagen WS FIN	834027	Vervolgingskosten	0,00	0,00	0,00	0,00	7.223,00	4.351,00	2.872,00
6214006	Geldgaring WS	434006	Overige kosten	0,25	0,00	0,00	0,25	0,00	0,00	0,00
6214006	Geldgaring WS	834005	Doorberekende kosten aan derden	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,03	0,00	-0,03
6214007	Parkeercontroles WS	430006	Ingeleend personeel (structureel)	0,33	0,00	0,00	0,33	0,00	0,00	0,00
6214007	Parkeercontroles WS	434006	Overige kosten	-0,55	0,00	0,00	-0,55	0,00	0,00	0,00
6214007	Parkeercontroles WS	834005	Doorberekende kosten aan derden	0,00	0,00	0,00	0,00	0,09	0,00	0,09
6214009	Parkeerterrein Marina Veere	842021	Bijdrage provincie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7.490,00	-7.490,00
6214012	Parkeren terreinen waterschap autom	430006	Ingeleend personeel (structureel)	46.420,00	46.420,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6214012	Parkeren terreinen waterschap autom	434006	Overige kosten	26.286,00	22.486,33	0,00	3.799,67	0,00	0,00	0,00
6214012	Parkeren terreinen waterschap autom	434015	Overige huren	525.570,00	525.770,00	0,00	-200,00	0,00	0,00	0,00
6214012	Parkeren terreinen waterschap autom	462003	KP Vergunningen en Handhaving	21.944,75	12.289,20	0,00	9.655,55	0,00	0,00	0,00
6214012	Parkeren terreinen waterschap autom	462005	KP Algemene Dienst	0,00	3.996,82	0,00	-3.996,82	0,00	0,00	0,00
6214012	Parkeren terreinen waterschap autom	462007	KP Financien	0,00	987,66	0,00	-987,66	0,00	0,00	0,00
6215001	Parkeerheffingen, baten	834007	Leges,geheven o.g.v. gem. verordening	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.288,99	-2.288,99
6215001	Parkeerheffingen, baten	834010	Inkomsten voorgaande jaren	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-110,90	110,90
6215001	Parkeerheffingen, baten	834015	Opbrengst parkeergelden	0,00	0,00	0,00	0,00	776.271,00	807.080,12	-30.809,12
6215001	Parkeerheffingen, baten	834016	Opbrengst fiscalisering	0,00	0,00	0,00	0,00	78.193,00	75.154,00	3.039,00
6215001	Parkeerheffingen, baten	834017	Opbrengst parkeerontheffingen	0,00	0,00	0,00	0,00	130.507,00	130.767,00	-260,00
6215001	Parkeerheffingen, baten	834031	Opbrengst fiscalisering WS	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6215002	Opbrengsten WS terreinen	834010	Inkomsten voorgaande jaren	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-161,60	161,60
6215002	Opbrengsten WS terreinen	834015	Opbrengst parkeergelden	0,00	0,00	0,00	0,00	640.540,00	638.032,07	2.507,93
6215002	Opbrengsten WS terreinen	834017	Opbrengst parkeerontheffingen	0,00	0,00	0,00	0,00	63.609,00	61.627,50	1.981,50
6215002	Opbrengsten WS terreinen	834031	Opbrengst fiscalisering WS	0,00	0,00	0,00	0,00	151.000,00	148.733,90	2.266,10
<b>TOTAAL EXTERNE PRODUCTEN (6):</b>				<b>1.381.877,23</b>	<b>1.342.199,74</b>	<b>0,00</b>	<b>39.677,49</b>	<b>1.900.766,33</b>	<b>1.930.642,64</b>	<b>-29.876,31</b>
<b>TOTAAL EXPLOITATIE:</b>				<b>1.381.877,23</b>	<b>1.342.199,74</b>	<b>0,00</b>	<b>39.677,49</b>	<b>1.900.766,33</b>	<b>1.930.642,64</b>	<b>-29.876,31</b>
				<b>1.381.877,23</b>	<b>1.342.199,74</b>	<b>0,00</b>	<b>39.677,49</b>	<b>1.900.766,33</b>	<b>1.930.642,64</b>	<b>-29.876,31</b>

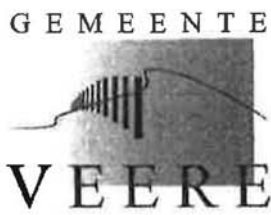
Kostenplaats code	Kostenplaats omschrijving	Grootboek rekening	Grootboek omschrijving	Budget kosten	Geboekte kosten	Verplichting	Saldo kosten	Budget opbrengsten	Geboekte opbrengsten	Saldo opbrengsten
<b>EXPL EXPLOITATIE</b>										
<b>RUBR6 EXTERNE PRODUCTEN (6)</b>										
6214001	Parkeerbeleid algemeen V&M	422003	Rentelasten VA	10.581,84	10.581,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6214001	Parkeerbeleid algemeen V&M	461001	HKP kapitaallasten	27.281,81	27.281,81	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6214001	Parkeerbeleid algemeen V&M	462009	KP Publiekszaken	11.492,72	5.223,40	0,00	6.269,32	0,00	0,00	0,00
6214001	Parkeerbeleid algemeen V&M	462011	KP Openbare Ruimte (binnendienst)	99.502,34	100.956,26	0,00	-1.453,92	0,00	0,00	0,00
6214001	Parkeerbeleid algemeen V&M	834006	Overige inkomsten	0,00	0,00	0,00	0,00	34.383,02	28.645,00	5.738,02
6214002	Parkeerbeheer algemeen	400009	Taakstelling kerntakendiscussie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	422003	Rentelasten VA	91.106,05	91.106,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	430001	Ingeleend personeel(uitzendbureau)	46.000,00	45.803,47	0,00	196,53	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	430006	Ingeleend personeel (structureel)	46.453,61	46.453,44	0,00	0,17	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	431001	Gas/electraverbruik	11.135,87	11.231,16	0,00	-95,29	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	434002	Telefoonkosten	441,13	1.456,22	0,00	-1.015,09	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	434006	Overige kosten	33.167,18	7.985,95	0,00	25.181,23	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	434015	Overige huren	0,00	1.500,00	0,00	-1.500,00	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	434022	Normaal onderhoud overige	49.209,67	52.698,43	0,00	-3.488,76	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	434053	Handhavingsuitrusting	4.956,98	4.705,11	0,00	251,87	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	434106	Parkeertickets	3.630,98	2.434,60	0,00	1.196,38	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	434110	parkeerterr. gedempte haven Veere toez	117,56	0,00	0,00	117,56	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	434198	Oprichtingen t.l.v. reserves	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	434212	Belastingen/recognities	9.421,04	9.308,17	0,00	112,87	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	434213	Erfpacht	2.600,98	0,00	0,00	2.600,98	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	461001	HKP kapitaallasten	120.980,21	120.980,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	462006	KP ID&A.Com	32.542,28	12.425,28	0,00	20.117,00	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	462011	KP Openbare Ruimte (binnendienst)	83.275,86	78.128,21	0,00	5.147,65	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	462012	KP Ruimtelijke en Economische Ontw.	-0,32	0,00	0,00	-0,32	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	462017	KP Openbare Ruimte (buitendienst)	8.325,14	5.827,92	0,00	2.497,22	0,00	0,00	0,00
6214002	Parkeerbeheer algemeen	832004	Overige huren	0,00	0,00	0,00	0,00	19.890,41	26.001,24	-6.110,83
6214002	Parkeerbeheer algemeen	834007	Leges,geheven o.g.v. gem. verordening	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	65,60	-65,60
6214003	Parkeerheffingen, lasten FIN	434006	Overige kosten	14.905,91	14.337,72	0,00	568,19	0,00	0,00	0,00
6214003	Parkeerheffingen, lasten FIN	434107	Verwerken parkeerboetes	17.003,96	17.618,07	0,00	-614,11	0,00	0,00	0,00
6214003	Parkeerheffingen, lasten FIN	460030	Storten in voorziening	13.921,00	5.100,91	0,00	8.820,09	0,00	0,00	0,00
6214003	Parkeerheffingen, lasten FIN	834005	Doorberekende kosten aan derden	0,00	0,00	0,00	0,00	0,47	0,00	0,47
6214005	Naheffingsaanslagen WS FIN	434107	Verwerken parkeerboetes	21.820,68	26.583,77	0,00	-4.763,09	0,00	0,00	0,00
6214005	Naheffingsaanslagen WS FIN	434189	Kosten deurwaarder	3.241,98	3.116,16	0,00	125,82	0,00	0,00	0,00
6214005	Naheffingsaanslagen WS FIN	460030	Storten in voorziening	21.480,00	9.473,13	0,00	12.006,87	0,00	0,00	0,00
6214005	Naheffingsaanslagen WS FIN	462006	KP ID&A.Com	0,44	0,00	0,00	0,44	0,00	0,00	0,00

RIJSGEMEENSCHAP VAN NEDERLANDEN

Kostenplaats code	Kostenplaats omschrijving	Grootboek rekening	Grootboek omschrijving	Budget kosten	Geboekte kosten	Verplichting	Saldo kosten	Budget opbrengsten	Geboekte opbrengsten	Saldo opbrengsten
<b>EXPL EXPLOITATIE</b>										
<b>RUBR6 EXTERNE PRODUCTEN (6)</b>										
6214005	Naheffingsaanlagen WS FIN	834027	Vervolgingskosten	0,00	0,00	0,00	0,00	5.723,06	5.104,20	618,86
6214006	Geldgaring WS	434006	Overige kosten	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6214006	Geldgaring WS	834005	Doorberekende kosten aan derden	0,00	0,00	0,00	0,00	0,46	0,00	0,46
6214007	Parkeercontroles WS	430006	Ingeleend personeel (structureel)	40.725,19	40.725,00	0,00	0,19	0,00	0,00	0,00
6214007	Parkeercontroles WS	434006	Overige kosten	6.263,17	0,00	0,00	6.263,17	0,00	0,00	0,00
6214007	Parkeercontroles WS	834005	Doorberekende kosten aan derden	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,46	0,00	-0,46
6214009	Parkeerterrein Marina Veere	842021	Bijdrage provincie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7.490,00	-7.490,00
6214012	Parkeren terreinen waterschap automaten	400001	Stelpost	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6214012	Parkeren terreinen waterschap automaten	430006	Ingeleend personeel (structureel)	8.000,00	7.834,84	0,00	165,16	0,00	0,00	0,00
6214012	Parkeren terreinen waterschap automaten	434002	Telefoonkosten	10.000,00	8.197,48	0,00	1.802,52	0,00	0,00	0,00
6214012	Parkeren terreinen waterschap automaten	434006	Overige kosten	27.902,53	31.483,04	0,00	-3.580,51	0,00	0,00	0,00
6214012	Parkeren terreinen waterschap automaten	434015	Overige huren	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6214012	Parkeren terreinen waterschap automaten	434022	Normaal onderhoud overige	40.500,00	21.915,47	0,00	18.584,53	0,00	0,00	0,00
6214012	Parkeren terreinen waterschap automaten	434106	Parkeertickets	3.500,00	0,00	0,00	3.500,00	0,00	0,00	0,00
6214012	Parkeren terreinen waterschap automaten	434198	Opdrachten t.l.v. reserves	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6214012	Parkeren terreinen waterschap automaten	462011	KP Openbare Ruimte (binnendienst)	6.735,18	1.798,69	0,00	4.936,49	0,00	0,00	0,00
6214012	Parkeren terreinen waterschap automaten	462012	KP Ruimtelijke en Economische Ontw.	-0,22	0,00	0,00	-0,22	0,00	0,00	0,00
6214012	Parkeren terreinen waterschap automaten	462017	KP Openbare Ruimte (buitendienst)	10.407,00	8.013,39	0,00	2.393,61	0,00	0,00	0,00
6214012	Parkeren terreinen waterschap automaten	834005	Doorberekende kosten aan derden	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6214013	Parkeren terr. Ws. gem. Vlissingen	434006	Overige kosten	13.000,00	7.350,00	0,00	5.650,00	0,00	0,00	0,00
6214013	Parkeren terr. Ws. gem. Vlissingen	434015	Overige huren	22.000,00	22.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6214013	Parkeren terr. Ws. gem. Vlissingen	834015	Opbrengst parkeergelden	0,00	0,00	0,00	0,00	35.000,00	35.000,00	0,00
6214014	Parkeren waterschap onderhoud terreinen	430006	Ingeleend personeel (structureel)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6214014	Parkeren waterschap onderhoud terreinen	434006	Overige kosten	51.000,00	51.103,20	0,00	-103,20	0,00	0,00	0,00
6214014	Parkeren waterschap onderhoud terreinen	434015	Overige huren	195.500,00	197.319,57	0,00	-1.819,57	0,00	0,00	0,00
6214014	Parkeren waterschap onderhoud terreinen	434022	Normaal onderhoud overige	600,00	0,00	0,00	600,00	0,00	0,00	0,00
6214014	Parkeren waterschap onderhoud terreinen	434025	Schoonmaakonderhoud/-middelen	35.000,00	27.185,36	0,00	7.814,64	0,00	0,00	0,00
6214014	Parkeren waterschap onderhoud terreinen	434033	Alvoer vuil/containers legen	5.500,00	223,48	0,00	5.276,52	0,00	0,00	0,00
6214014	Parkeren waterschap onderhoud terreinen	434198	Opdrachten t.l.v. reserves	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6215001	Parkeerheffingen, baten	400009	Taakstelling kerntakendiscussie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6215001	Parkeerheffingen, baten	834010	Inkomsten voorgaande jaren	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	918,60	-918,60
6215001	Parkeerheffingen, baten	834014	Rijksleges burgerzaken	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6215001	Parkeerheffingen, baten	834015	Opbrengst parkeergelden	0,00	0,00	0,00	0,00	934.940,00	925.524,48	9.415,52
6215001	Parkeerheffingen, baten	834016	Opbrengst fiscalisering	0,00	0,00	0,00	0,00	119.664,00	114.008,90	5.655,10
6215001	Parkeerheffingen, baten	834017	Opbrengst parkeerontheffingen	0,00	0,00	0,00	0,00	126.016,00	126.136,30	-120,30

Kostenplaats code	Kostenplaats omschrijving	Grootboek rekening	Grootboek omschrijving	Budget kosten	Geboekte kosten	Verplichting	Saldo kosten	Budget opbrengsten	Geboekte opbrengsten	Saldo opbrengsten
<b>EXPL EXPLOITATIE</b>										
<b>RUBR6 EXTERNE PRODUCTEN (6)</b>										
6215002	Opbrengsten WS terreinen	834010	Inkomsten voorgaande jaren	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-341,40	341,40
6215002	Opbrengsten WS terreinen	834015	Opbrengst parkeergelden	0,00	0,00	0,00	0,00	694.658,00	683.840,83	10.817,17
6215002	Opbrengsten WS terreinen	834017	Opbrengst parkeeronthefingen	0,00	0,00	0,00	0,00	64.733,00	70.200,00	-5.467,00
6215002	Opbrengsten WS terreinen	834031	Opbrengst fiscalisering WS	0,00	0,00	0,00	0,00	186.322,00	188.662,60	-2.340,60
<b>TOTAAL EXTERNE PRODUCTEN (6):</b>				<b>1.261.229,75</b>	<b>1.137.466,81</b>	<b>0,00</b>	<b>123.762,94</b>	<b>2.221.329,96</b>	<b>2.211.256,35</b>	<b>10.073,61</b>
<b>TOTAAL EXPLOITATIE:</b>				<b>1.261.229,75</b>	<b>1.137.466,81</b>	<b>0,00</b>	<b>123.762,94</b>	<b>2.221.329,96</b>	<b>2.211.256,35</b>	<b>10.073,61</b>
				<b>1.261.229,75</b>	<b>1.137.466,81</b>	<b>0,00</b>	<b>123.762,94</b>	<b>2.221.329,96</b>	<b>2.211.256,35</b>	<b>10.073,61</b>





De Rekenkamercommissie Veere  
t.a.v. De heer J.C. Waverijn

datum : 15 februari 2016  
 uw brief van : 18 januari 2016  
 uw kenmerk :  
 ons kenmerk : 16U.00194/16U.00608  
 behandeld door : F.A. Hamelink  
 doorkiesnummer : (0118) 555 269  
 afdeling : Openbare ruimte

onderwerp: Bestuurlijk hoor- en wederhoor onderzoek parkeren

Geachte heer Waverijn,

Met veel belangstelling hebben wij kennis genomen van uw onderzoek naar het parkeerbeleid. Wij willen u ook complimenteren met de heldere wijze van rapporteren en duidelijke conclusies en aanbevelingen. Het feitenonderzoek is al door de ambtelijke organisatie getoetst en hier heeft u een reactie op ontvangen welke is bijgesloten bij de rapportage. In deze brief leest u dan ook alleen onze reactie op de conclusies en aanbevelingen.

**Opmerkingen op conclusies**

Uw conclusies en bevindingen zijn helder samengevat in hoofdstuk Conclusies. Zoals u het heeft geformuleerd herkennen wij de door u gemaakte conclusies. Het ontbreken van één actueel beleidsplan met heldere beleidsuitgangspunten geeft inderdaad op verschillende onderdelen ruimte voor discussies en verschillende interpretaties.

**Opmerkingen op aanbevelingen**

1. Parkeerbeleid  
 Het opnieuw vaststellen van de uitgangspunten is een waardevolle aanbeveling. Dit kan enkel zorgen voor meer duidelijkheid en structuur zonder dat het ten koste hoeft te gaan van het huidige parkeerbeleid.
2. Beleidsevaluatie  
 Wij vinden het geen bezwaar om meer te evalueren met een methodische aanpak. Zeker niet wanneer we heldere uitgangspunten opstellen die goed gemeten kunnen worden. Hierbij moet wel rekening worden gehouden dat resultaten in een toeristische gemeente sterk zullen fluctueren afhankelijk van het seizoen en de weersomstandigheden. Daarnaast blijft het evalueren met de stakeholders minstens net zo belangrijk voor ons als de 'objectieve informatie'. In uw verhaal ligt de nadruk nu wel heel veel op de subjectieve input. Een goede combinatie van objectieve en subjectieve input kan leiden tot betere evaluaties.
3. Inrichting exploitatie  
 Wij zijn benieuwd naar de mogelijkheden van een parkeerbonds of mobiliteitsfonds. Natuurlijk zijn we voorstander van een overzichtelijke exploitatie waar de uitgangspunten opnieuw van kunnen worden vastgesteld. Wij wensen de mogelijkheden van een mobiliteitsfonds nader te onderzoeken. Herschikking van de lasten en baten kan plaatsvinden samen met de opnieuw vast te stellen uitgangspunten van het parkeerbeleid.

#### 4. Stakeholders

Tot op heden hebben we gebruik gemaakt van de kennis van de ondernemers om in te schatten wat de dagjesmensen willen. Het betrekken van een vertegenwoordiging van de toeristische branche bij de evaluaties is een terechte opmerking.

#### 5. Rol van de raad

Tot op heden hebben wij de gemeenteraad inderdaad nauw betrokken bij het gehele parkeerproces. Dit omdat de invoering van het parkeerbeleid zeker in eerste instantie een politiek gevoelig onderwerp is geweest. Met nieuw vastgestelde uitgangspunten is het mogelijk om de gemeenteraad anders te informeren.

#### **Vervolg**

Wij zijn van mening wij u met deze brief heldere feedback hebben gegeven op uw rapportage. Wij hopen dat u deze feedback verwerkt in uw rapportage. Verder vragen wij u onze opmerkingen bij te voegen aan de rapportage zodat de gemeenteraad hier ook kennis van kan nemen. Als u nog vragen heeft over deze brief kunt u contact opnemen met onze medewerker Fernando Hamelink. Hij is bereikbaar via [fa.hamelink@veere.nl](mailto:fa.hamelink@veere.nl) of via zijn rechtstreekse telefoonnummer 0118- 555269.

Met vriendelijke groet,  
Burgemeester en wethouders van Veere,  
de secretaris, de burgemeester,

J.F.M. Steinbosch

drs. R.J. van der Zwaag





De rekenkamercommissie Veere  
De heer J.C. Waverijn

datum : 12 januari 2016  
uw brief van :  
uw kenmerk :  
ons kenmerk : 15U.04059/16U.00148  
behandeld door : F.A. Hamelink  
doorkiesnummer : (0118) 555 269  
afdeling : Openbare ruimte

onderwerp: Ambtelijk hoor- en wederhoor parkeerbeleid

Geachte heer Waverijn,

Op 17 december hebben wij van u het concept rapport met de resultaten van het onderzoek naar het parkeerbeleid ontvangen. In uw brief vraagt u mij het concept rapport te beoordelen op juistheid en volledigheid van de in het rapport opgenomen feiten. In deze brief leest u onze reactie.

### Reactie

In grote lijnen kunnen wij ons vinden in de constatering die opgenomen staan in de rapportage. Hieronder leest u per pagina onze opmerkingen.

#### Pagina 4

- De parkeerverordening is in 2007 al vastgesteld daarna zijn alleen de aanwijzings- en uitvoeringsbesluiten nog gewijzigd.

#### Pagina 9

- Beleidsmedewerker verkeer in plaats van beleidsmedewerker parkeren.
- Financiële verantwoordelijkheid voor de parkeerexploitatie ligt bij de senior beleidsmedewerker en de coördinator handhaving.
- Afdeling bedrijfsvoering in plaats van afdeling Financiën.

#### Pagina 10

- 'Geen objectieve onderbouwing met bijvoorbeeld parkeeronderzoek.' Het klopt dat we niet jaarlijks parkeeronderzoek uitvoeren. Een aantal maal hebben we parkeerdrukmetingen uit laten voeren of onderzoek gedaan naar de betalingsbereidheid. Zeker voor de parkeerdrukonderzoeken geldt dat dit ook niet helemaal objectief is. Zoals bekend is de gemeente Veere een toeristische gemeente. De parkeerdruk in het hoogseizoen is sterk afhankelijk van het weer, evenementen en andere factoren die de drukte beïnvloeden. Het geeft inderdaad een beeld van de situatie op straat en daarom voeren we dit incidenteel uit. De waarnemingen en percepties van belanghebbenden zijn inderdaad subjectief te noemen. Het parkeerbeleid is ingesteld voor het reguleren van het verkeer. Een goede balans tussen wonen, werken en recreëren is daarbij belangrijk. De informatie van de belanghebbenden is dan wel subjectief maar wel de beste methode om te weten wat er in de kernen speelt. Uiteindelijk doen we het voor de klant.

#### Pagina 11

- De tekst na de opsomming van de kosten werkt verwarrend. Het is een samenvatting van de tekst uit de voorjaarsnota maar niet volledig. Het zou beter zijn om de tekst die boven de opsomming in de voorjaarsnota staat letterlijk over te nemen.

**Pagina 14**

- De afwijking in de begrotingscijfers 2013 was inderdaad minimaal, dit was wel na een tussentijdse begrotingswijziging.

**Pagina 15**

- Er wordt uitgegaan van forse parkeerbaten? Dit resultaat is zonder de overig aan de begroting toe te rekenen kosten, zie 4.2 en tekst jaarrekening.
- De positieve baten op parkeren wordt wel opgenomen in het raadsvoorstel van de laatste kwartaal rapportage van ieder jaar.

**Pagina 16**

- Er wordt uitgegaan van forse parkeerbaten? Dit resultaat is zonder de overig aan de begroting toe te rekenen kosten, zie 4.2 en tekst jaarrekening.

**Pagina 18**

- Alle betrokken partijen ontvangen het evaluatierapport na behandeling in het college. Hier staat in welke maatregelsuggesties we overnemen en uitvoeren.
- Objectief/ subjectief (zie opmerking bij pagina 10)

**Pagina 19**

- De raad hoeft niet zelf gegevens te combineren om inzicht te krijgen in de parkeeropbrengst. Dit staat in het jaarverslag, programma openbare ruimte onder parkeerbeleid/ parkeerheffing.

**Pagina 23**

- Financieel adviseur in plaats van beleidsmedewerker Financiën

**Pagina 29**

- Deze bijlage (2014) is een heel ander format dan die van de vorige pagina. We sturen u een ander format toe zodat het beter is te vergelijken en een eenduidig beeld geeft.

**Vragen?**

Ik hoop dat u met deze opmerkingen een waardevolle aanvulling zijn op uw onderzoek. Hebt u naar aanleiding van deze brief nog inhoudelijke vragen? Neemt u dan gerust contact op met onze medewerker Fernando Hamelink. Hij is bereikbaar via [fa.hamelink@veere.nl](mailto:fa.hamelink@veere.nl) of via zijn rechtstreekse telefoonnummer 0118555269.

Met vriendelijke groet,  
Algemeen directeur,

J.F.M. Steinhuisch

