



Rekenkamer Stadsdelen Amsterdam

ONDERZOEKSOPZET

Het parkeerbeleid van stadsdelen

Vergelijking in zeven stadsdelen

10 april 2012

R a

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding onderzoek	5
1.2	Vorbereidingsfase	8
1.3	Leeswijzer	9
2	Onderzoeksvragen	11
2.1	Doel	11
2.2	Onderzoeksvragen	11
3	Onderzoeksaanpak	13
3.1	Onderzoeksfase	13
3.2	Hoor- en wederhoor fase	15
3.3	Planning	16
3.4	Organisatie	16
	Bijlage 1 - Oriënterende gesprekken	17
	Bijlage 2 - Geraadpleegde documenten	19
	Bijlage 3 - Algemene werkwijze	21

R a

1 Inleiding

Dit document beschrijft de onderzoeksopzet die de Rekenkamer Stadsdelen Amsterdam (rekenkamer) hanteert bij de uitvoering van het onderzoek naar het parkeerbeleid van de Amsterdamse stadsdelen. De rekenkamer gaat in dit onderzoek in op de wijze waarop de verschillende stadsdelen hun parkeerbeleid vorm geven en welke effecten de parkeermaatregelen hebben op bewoners van stadsdelen. Ondanks dat het parkeerbeleid gebaseerd is op beleid van rijk, regio, en de centrale stad hebben stadsdelen een behoorlijke mate van vrijheid in het vormgeven van hun parkeerbeleid. In dit hoofdstuk licht de rekenkamer de aanleiding en de voorbereiding van het onderzoek toe. Daarna wordt afgesloten met een leeswijzer voor de verschillende hoofdstukken.

1.1 Aanleiding onderzoek

De rekenkamer heeft het 'Onderzoeksprogramma 2012 Rekenkamer Stadsdelen Amsterdam' vastgesteld op 21 december 2011. Hierin staat welke onderzoeken de rekenkamer in 2012 uitvoert. Eén van de onderzoeken is een onderzoek naar het parkeerbeleid. Bij de keuze van haar onderzoeksonderwerpen houdt de rekenkamer rekening met de bijbehorende maatschappelijke en financiële belangen. Tevens betreft de rekenkamer bij haar keuze de mogelijke risico's voor de doeltreffendheid, doelmatigheid en rechtmatigheid van de diverse beleidsterreinen die samenhangen met de verschillende onderwerpen. Bij de selectie van het parkeerbeleid als onderzoeksonderwerp in 2012 speelden de volgende criteria een rol:

- Politiek en maatschappelijk belang;
- Financieel belang;
- Ontwikkelingen in het parkeerbeleid.

1.1.1 Politiek en maatschappelijk belang

Het parkeerbeleid in de verschillende Amsterdamse stadsdelen levert veel politieke en maatschappelijke discussie. Dat komt omdat het parkeerbeleid altijd van invloed is op verschillende doelgroepen met soms tegengestelde parkeerbehoeften. (zie tabel 1).

Tabel 1 - Doelgroepen en hun parkeerbehoeften

Doelgroep	Behoefte aan
Bewoners	<ul style="list-style-type: none"> • Het zoveel mogelijk weren van auto's. • Een parkeerplek dicht bij de woning. • De mogelijkheid voor bezoekers om auto in de buurt te parkeren. • Gewenste parkeergelegenheid: overwegend s' avonds, 's nachts en in het weekend.
Ondernemers	<ul style="list-style-type: none"> • Parkeerplaatsen nabij winkels, zodat bezoekers met de auto kunnen komen. • Gewenste parkeergelegenheid: overdag en doordeweeks.
Werknemers	<ul style="list-style-type: none"> • Een parkeerplek overdag om met de auto naar het werk te komen. • Gewenste parkeergelegenheid: overdag en doordeweeks.
Bezoekers	<ul style="list-style-type: none"> • Tijdelijke parkeerplek om bijvoorbeeld op visite te gaan of om een evenement te bezoeken. • Gewenste parkeergelegenheid: overdag en 's avonds en in het weekend.

Het stadsdeel staat voor de ingewikkelde taak om een evenwicht te vinden tussen de wensen van de bewoners, de bezoekers en de bedrijven die gevestigd zijn in het stadsdeel. Hierbij worden naast de parkeerbehoeften ook aspecten van leefbaarheid en bereikbaarheid van het stadsdeel betrokken, rekeninghoudend met de beleidskaders die de centrale stad rondom parkeren heeft opgesteld. Het is hierbij vrijwel onmogelijk om aan alle behoeften van de verschillende betrokken te voldoen. Dit maakt het parkeerbeleid bijna per definitie tot een politiek gevoelig onderwerp, waartegen verschillende belangengroepen tegen in het geweer kunnen komen.

1.1.2 Financieel belang

Het parkeerbeleid vergt een actieve betrokkenheid van stadsdelen. Zij moeten niet alleen een infrastructuur aanleggen (onder andere bestaande uit parkeerplekken, -borden, -automaten en -verwijssystemen) waarmee zij de gewenste sturing geeft aan het beleid, ook zal zij (direct of indirect) moeten beschikken over een organisatie die het parkeerbeleid uitvoert. Tegenover deze investeringen staan inkomsten door het heffen van parkeerbelastingen.

De gemeente Amsterdam ontvangt in 2012 naar verwachting zo'n 135 miljoen¹ aan parkeerinkomsten. Deze parkeerinkomsten bestaan voor een belangrijk deel uit de inkomsten voor betaald parkeren op straat door bezoekers en de inkomsten van vergunningen door bewoners en bedrijven. De stadsdelen innen deze parkeerinkomsten maar dragen een deel daarvan af aan het centraal mobiliteitsfonds van de centrale stad. Dit wordt schematisch weergegeven in figuur 1.1. Hierover maken de centrale stad en de stadsdelen periodiek afspraken, waarvan de meest recente afspraak op 1 juli 2011 door de gemeenteraad is vastgesteld. De afdrachten van de stadsdelen aan het centraal mobiliteitsfonds bestaan uit:

¹ Gemeente Amsterdam, Dienst Infrastructuur Verkeer en vervoer, *Meerjarenvoorstel Centraal Mobiliteitsfonds 2010-2014*, 22 oktober 2010, p. 7.

- een vast deel in de vorm van
 - een per stadsdeel vastgesteld bedrag;
 - een bijdrage aan de bezuinigingstaakstelling;
- een variabel deel in de vorm van een % van de inkomsten aan betaald parkeren.

Het bedrag dat voor de stadsdelen overblijft na afdracht aan het centraal mobiliteitsfonds (netto parkeerinkomsten) kunnen de stadsdelen besteden, volgens de *Verordening Mobiliteitsfonds Amsterdam 2011* aan:

- kosten voor inning administratie en handhaving van de parkeervoorschriften;
- maatregelen voor verkeers- en vervoersbeleid, mits deze het centrale verkeers- en vervoersbeleid niet tegenwerken.

Tabel 1.1 - Overzicht parkeeropbrengsten stadsdelen 2010

	Totaal (x € miljoen)	Centrum (x € miljoen)	Nieuw-West (x € miljoen)	Noord (x € miljoen)	Oost (x € miljoen)	West (x € miljoen)	Zuid (x € miljoen)	Zuidoost (x € miljoen)
Bruto parkeeropbrengsten	148,8	43,9	5,5	3,0	21,7	26,9	47,8	nvt
Afdracht Centraal Mobiliteitsfonds	37,0	12,5	0,7	0,1	6,0	7,1	10,6	nvt
Netto parkeeropbrengsten	111,8	31,4	4,8	2,9	15,7	19,8	37,2	nvt
Beheer en handhaving	55,0	13,7	3,2	1,8	11,2	10,7	14,4	nvt
Verkeer en vervoersbeleid	56,8	17,7	1,6	1,1	4,5	9,1	22,8	nvt

Bron: Rekeningrapportage stadsdeelfinanciën 2010

Uit tabel 1.1 kunnen we opmaken dat de stadsdelen in 2010 zo'n € 149 miljoen aan parkeerinkomsten ontvingen. Hiervan droegen zij € 37 miljoen af aan het centrale mobiliteitsfonds van de centrale stad. Dat betekent dat ze gezamenlijk bijna € 112 miljoen aan netto parkeeropbrengsten zelf konden besteden. De verschillen tussen de stadsdelen aan netto parkeerinkomsten zijn groot. Dit hangt uiteraard samen met de mate waarin in een stadsdeel fiscaal parkeren is ingevoerd. Stadsdeel Zuid heeft met € 37,2 miljoen de hoogste netto parkeerinkomsten, gevolgd door stadsdeel Centrum (€ 31,4 miljoen). Daarna komen de stadsdelen West (€ 19,8 miljoen) en Oost (€ 15,7 miljoen). Stadsdeel Zuidoost heeft nog geen betaald parkeren in het stadsdeel ingevoerd en stadsdeel Noord ontvangt jaarlijks zo'n € 2,9 miljoen aan netto parkeerinkomsten. Stadsdeel Nieuw-West ontvangt jaarlijks € 4,8 miljoen.

In tabel 1.1 zijn ook de bedragen voor beheer en handhaving van de parkeermaatregelen opgenomen. Daaruit blijkt dat de stadsdelen in 2010 zo'n € 55 miljoen hebben besteed aan de uitvoering van de parkeermaatregelen. Dat is ongeveer de helft van de netto parkeeropbrengsten van de stadsdelen.

Het overige bedrag, ongeveer € 57 miljoen, kunnen de stadsdelen besteden aan maatregelen gericht op het verkeer- en vervoerbeleid in het stadsdeel. De stadsdelen met hoge parkeerinkomsten, de stadsdelen binnen de ring, hebben hiervoor uiteraard meer geld beschikbaar dan andere stadsdelen.

1.1.3 Ontwikkelingen in het parkeerbeleid

Hoewel betaald parkeren in Amsterdam al sinds de jaren zestig bestaat, wordt dit instrument pas vanaf begin jaren negentig op grote schaal gebruikt. Vanaf toen konden gemeenten voor het gebruik van parkeerplaatsen belasting gaan heffen en over de inkomsten daarvan vrijelijk beschikken². Na de binnenstad introduceerden ook andere stadsdelen een fiscaal parkeerregime met als resultaat dat automobilisten anno 2012 voor het gebruik van vrijwel alle parkeerplaatsen binnen de ring A10 dienen te betalen. Oorspronkelijk werd het parkeerbeleid voornamelijk ingezet voor het reguleren van vraag en aanbod. Dat is echter al lang niet meer het geval. Het huidige parkeerbeleid, zowel op stedelijk als stadsdeel niveau, is een onderdeel van het overkoepelende beleid om de leefbaarheid en bereikbaarheid te verbeteren. Dit maakt het steeds complexer om het parkeerbeleid vorm te geven waarbij rekening wordt gehouden met allerlei verschillende en soms tegenstrijdige doelen.

Verschillen tussen stadsdelen.

De Amsterdamse stadsdelen kennen grote historische verschillen in de ontwikkeling van hun parkeerbeleid. Dit illustreert ook de grote mate van beleidsvrijheid die de Amsterdamse stadsdelen hebben binnen een aantal door de centrale stad vastgestelde kaders: bijvoorbeeld de *Parkeerverordening*, de *Menukaart parkeren* en *Vorrang voor een gezonde stad*. De stadsdelen buiten de ring startten pas recent met een parkeerbeleid waarin betaald parkeren is opgenomen en in grote delen van deze stadsdelen is (nog) geen fiscaal parkeerregime ingevoerd. De stadsdelen binnen de ring zijn al langer met het parkeerbeleid bezig en zetten naast fiscaal parkeren andere instrumenten in om aan het parkeerbeleid vorm te geven (bijvoorbeeld de bouw van parkeergarages). De verschillen tussen stadsdelen zowel waar het gaat om de inzet van instrumenten als de fase waarin de ontwikkeling van het parkeerbeleid zich bevindt, biedt de mogelijkheid om te onderzoeken in welke situaties en onder welke omstandigheden bepaalde maatregelen nu wel of niet werken.

1.2 Voorbereidingsfase

In de voorbereidingsfase hebben we ons verdiept in het parkeerbeleid dat door Amsterdam wordt gevoerd en de verantwoordelijkheden van de centrale stad en de stadsdelen op dit gebied. Wij hebben hiervoor onder meer de volgende documenten geraadpleegd:

- Beleidsnota's parkeerbeleid van de Amsterdamse stadsdelen;
- Beleidsnota's en verordeningen centrale stad betreffende parkeren;
- Programmabegrotingen van de stadsdelen;
- CROW publicaties over parkeren;
- Documenten en onderzoeksrapporten met als onderwerp parkeren in de stad.

² Gemeente Amsterdam, Dienst Infrastructuur Verkeer en vervoer, *Parkeren is Manoeuvreren*, Nota Herijking Parkeerbeleid, 2001, p. 7.

Tevens hebben we een oriënterend gesprek gevoerd met de strategisch beleidsadviseur van de centrale stad. Bijlage 1 geeft een overzicht van de geraadpleegde documenten en personen. De voorbereidingsfase vond plaats in de periode januari 2012 tot en met maart 2012.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt kort ingegaan op het parkeerbeleid in Amsterdam. Vervolgens zijn in hoofdstuk 3 het doel van het onderzoek en de onderzoeksvragen geformuleerd. Tenslotte komen in hoofdstuk 4 de aanpak en planning van het onderzoek aan de orde.

R a

2 Onderzoeksvragen

2.1 Doel

Met dit onderzoek wil de rekenkamer in kaart brengen welke doelen de verschillende stadsdelen nastreven bij de uitvoering van hun huidige parkeerbeleid en welke samenhang er tussen de verschillende doelen bestaat. Daarnaast heeft de rekenkamer met dit onderzoek voor ogen om zich een oordeel vormen over het effect op bewoners van het gevoerde parkeerbeleid in de huidige Amsterdamse stadsdelen. Daarbij wil de rekenkamer voor een aantal wijken in kaart brengen welke instrumenten in het kader van parkeerbeleid gedurende de periode 2008 tot 2012 zijn ingezet³. Welk resultaat zij hiermee heeft behaald en welke effecten dit heeft gehad voor bewoners van de wijk. Door het onderzoek uit te voeren in meerdere stadsdelen kan de rekenkamer verschillen tussen stadsdelen in beeld brengen. Hiermee hoopt de rekenkamer het leereffect tussen de stadsdelen te vergroten.

2.2 Onderzoeksvragen

Centrale probleemstelling:

In welke mate hebben de stadsdelen duidelijke en samenhangende doelstellingen geformuleerd voor hun huidige parkeerbeleid, zijn de genomen parkeermaatregelen effectief en kan het parkeerbeleid van het stadsdeel rekenen op voldoende draagvlak onder de bewoners?

Onderzoeksvragen:

1. Hebben stadsdelen een duidelijk en samenhangend parkeerbeleid?
 - a. Wat willen stadsdelen bereiken met hun parkeerbeleid?
 - b. Welke maatregelen nemen stadsdelen daartoe en welke activiteiten voeren zij daarvoor uit?
 - c. Sluiten de te nemen parkeermaatregelen aan bij één van de gewenste doelen van het parkeerbeleid?
 - d. Hebben stadsdelen een geïntegreerd parkeerbeleid dat wordt gekenmerkt door:
 - een samenhang tussen verschillende beleidsvelden zoals ruimtelijke ordening, mobiliteitsbeleid sociaal- en milieubeleid;
 - een samenhang met het stedelijke beleid
 - een duidelijk doelstelling: Wat wil het stadsdeel bereiken met het parkeerbeleid?;
 - de aansluiting bij de specifieke kenmerken en problemen van het gebied of stadsdeel;
 - het in kaart brengen van de verschillende maatregelen voor de verschillende doelgroepen (en de tegengestelde belangen);
 - de aandacht voor neveneffecten binnen en buiten het stadsdeel.

⁴ Wij kunnen een ruimere periode hanteren bij wijken waar in de jaren voor 2008 belangrijke parkeermaatregelen zijn genomen.

2. In welke mate zijn de door de stadsdelen genomen parkeermaatregelen effectief?
 - a. Welke parkeermaatregelen zijn er in genomen in de periode 2008 tot en met 2012?
 - b. Welke resultaten hebben de stadsdelen in de geselecteerde wijken behaald met de getroffen parkeermaatregelen?
 - c. Welk effect hebben de parkeermaatregelen gehad op de bewoners?
 - d. In welke mate leiden de getroffen maatregelen tot ongewenste neveneffecten?
 - e. Welke instrumenten dragen wel en welke dragen niet bij aan een effectief parkeerbeleid?

3. Is er voldoende draagvlak onder de bewoners voor het door het stadsdeel gevoerde parkeerbeleid?
 - a. Hoe beoordelen bewoners in algemene zin het parkeerbeleid van de gemeente en het stadsdeel?
 - b. Hoe beoordelen bewoners specifieke parkeermaatregelen van de gemeente en het stadsdeel?
 - c. Hoe beoordelen bewoners de parkeervoorzieningen in de woonwijk?

3 Onderzoeksaanpak

Het onderzoek bestaat uit 2 fasen:

- onderzoeksfase;
- fase van wederhoor en eindrapportage.

In bijlage 3 is de werkwijze van de rekenkamer opgenomen. In dit hoofdstuk worden bovenstaande fasen kort toegelicht en gaan we in op de aanpak en de uitvoering van het onderzoek. Vervolgens worden de planning van het onderzoek en de samenstelling van het onderzoeksteam gegeven.

3.1 Onderzoeksfase

De rekenkamer stuurt de onderzoeksopzet voor kennisname naar de stadsraadsleden en de stadsdeelsecretarissen. Nadat de onderzoeksopzet is vastgesteld en ter kennisname is verzonden maken we een afspraak met de betrokken beleidsmedewerkers bij de stadsdelen om het onderzoek toe te lichten en om meer zicht te krijgen op de specifieke situatie van het stadsdeel.

Bij de aanpak van dit onderzoek maken we onderscheid in drie delen:

1. Analyse van het parkeerbeleid van de stadsdelen.
2. Onderzoek naar de doeltreffendheid van de parkeermaatregelen in een wijk per stadsdeel.
 - a. Selectie wijken
 - b. Resultaten parkeermaatregelen
3. Enquête onder bewoners over de tevredenheid van het parkeerbeleid van de stadsdelen.

Hieronder zetten we de aanpak voor de delen uiteen.

Analyse parkeerbeleid

De rekenkamer hanteert als uitgangspunt bij de analyse van het parkeerbeleid dat dit beleid zo geformuleerd is dat de politieke ambitie herkenbaar is en dat het voor uitvoerende ambtenaren voldoende duidelijke doelen bevat waarmee zij aan de slag kunnen.

Concreet onderscheiden we drie elementen in een bruikbaar beleidskader die onderling op een logische wijze met elkaar samenhangen:

- De politieke ambitie: Wat willen we uiteindelijk met het beleid bereiken?
- De methoden: Hoe verwachten we deze ambitie te verwezenlijken?
- De inzet: Wat gaan we ervoor doen?

Bij elk van deze elementen kunnen concrete doelstellingen geformuleerd worden waarmee een antwoord wordt gegeven op de bij elk van de elementen gestelde vragen. We maken hierbij onderscheid tussen het beoogd maatschappelijk effect, de beleidsdoelstellingen en de prestatiedoelstellingen. Tussen deze doelen moet een samenhang aanwezig zijn, waardoor duidelijk is dat de doelen op een lager niveau bijdragen aan het realiseren van doelen op een hoger niveau. Deze doelen kunnen

worden weergegeven in een zogenaamde doelenboom die op een overzichtelijk manier inzicht geeft in het parkeerbeleid van de stadsdelen. De rekenkamer maakt voor ieder stadsdeel een doelenboom voor het parkeerbeleid.

Naast de aanwezige samenhang tussen de doelen, kijkt de rekenkamer ook of de doelen helder en concreet zijn geformuleerd. Doelen zijn helder wanneer deze maar voor een interpretatie vatbaar zijn en concreet als deze door gebruik van indicatoren en streefwaarden meetbaar zijn geformuleerd.

Voor dit deel van het onderzoek maakt de rekenkamer gebruik van het meest recent vastgestelde parkeerbeleid van de stadsdelen, de programmabegrotingen en de coalitieakkoorden. Aan de beleidsmedewerkers zal worden gevraagd te reageren op de door de rekenkamer opgestelde doelenboom.

Doeltreffendheid parkeermaatregelen

De rekenkamer wil beoordelen in hoeverre de door de stadsdelen genomen parkeermaatregelen doeltreffend zijn. Om deze vraag te beantwoorden willen wij in de zeven stadsdelen één wijk kiezen waarbij wij voor de periode van 2008 tot en met 2012 nagaan wat de parkeerproblemen zijn in de wijk, welke parkeermaatregelen zijn genomen in de wijk, welke resultaten daarmee zijn behaald en of dit mogelijk tot ongewenste neveneffecten heeft geleid.

Selectie wijken

Voor dit onderdeel van het onderzoek (doeltreffendheid) beginnen wij met de selectie van de wijken. Voor de selectie van de wijken hebben wij nadere informatie van de stadsdelen nodig. In een gesprek met de betrokken ambtenaar bespreken wij eerst de situatie omtrent het parkeren in het stadsdeel en in de specifieke wijken met parkeerproblemen. Op basis daarvan bepalen wij welke wijken in aanmerking komen om nader te analyseren. Voor de uiteindelijke selectie van de wijken is het van belang dat de stadsdelen voldoende informatie beschikbaar hebben om een oordeel te kunnen geven over de effectiviteit van de maatregelen. Het gaat hierbij onder meer om de volgende informatie per wijk van 2008 - 2012:

- Overzicht van de genomen parkeermaatregelen.
- Hoogte van de parkeerdruk.
- Beoordeling van het aanbod aan parkeervoorzieningen door bewoners.
- Resultaten van betalingsgraadmetingen.
- Aantal vergunninghouders.
- Lengte van de wachtlijst.
- Aantal parkeerplekken op straat.
- Beschikbaarheid van (overige) onderzoeksresultaten.

In overleg met de betrokken ambtenaar bij de stadsdelen zullen wij een definitieve keuze maken voor de wijken.

Resultaten parkeermaatregelen

Nadat de keuze voor de wijken is gemaakt gaan wij na welke parkeermaatregelen er in de afgelopen vier jaar genomen zijn. Door de genomen maatregelen naast de beschikbare onderzoeksresultaten te leggen verwachten wij een oordeel te kunnen geven over de effectiviteit van de verschillende maatregelen. Ook staan wij stil bij mogelijk ongewenste neveneffecten die zijn opgetreden. Er is bijvoorbeeld sprake van

ongewenste neveneffecten als de resultaten van de parkeermaatregelen nadelige gevolgen hebben voor de beoogde beleidsdoelen op andere beleidsterreinen of wanneer maatregelen in het ene stadsdeel leiden tot problemen in een ander stadsdeel.

Enquête bewoners

Naast de vraag of het parkeerbeleid effectief is willen we ook achterhalen in welke mate het beleid kan rekenen op de steun van de bewoners. Dit zullen we doen door middel van een enquête waarin we naast de beoordeling van de specifieke maatregelen die door het stadsdeel zijn getroffen ook vragen naar een algemeen oordeel van de bewoners over het parkeerbeleid. Om na te gaan of er andere maatregelen zijn die meer of minder gewaardeerd worden zal aan de bewoners ook een oordeel gevraagd worden over eventuele alternatieve maatregelen.

Voor de uitvoering van de enquête (data verzameling) zullen we gebruik maken van de mogelijkheden die de Dienst Onderzoek en Statistiek hiervoor heeft. De data analyse zullen wij zelf uitvoeren.

3.2 Hoor- en wederhoor fase

Ambtelijk wederhoor

Deze fase start met het voorleggen van het onderzoeksrapport voor ambtelijk wederhoor. Met het ambtelijk wederhoor worden de verantwoordelijke ambtenaren in de gelegenheid gesteld om onderbouwd (met verwijzing naar en onder verzending van kopieën en schriftelijke bronnen) feitelijke onjuistheden in het onderzoeksrapport aan te geven.

Wij laten de contactpersonen van de stadsdelen een maand van te voren weten wanneer wij het onderzoeksrapport toesturen voor ambtelijk wederhoor. Op dit moment verwachten wij dat dit niet eerder dan de tweede helft van september 2012. Indien de bevindingen ook betrekking hebben diensten van de gemeente Amsterdam, zoals de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer dan zullen de bevindingen ook aan deze diensten voor een reactie worden voorgelegd. Wij vragen de betrokkenen binnen een termijn van 2 weken aan te geven of er feitelijke onjuistheden in het rapport staan. Als hier sprake van blijkt te zijn dan passen wij het onderzoeksrapport daarop aan. Wij stellen in deze periode ook een bestuurlijk rapport op. In dit bestuurlijke rapport formuleren wij onze conclusies en aanbevelingen.

Bestuurlijk wederhoor

Het bestuurlijke rapport met daarin de belangrijkste conclusies en aanbevelingen wordt voor bestuurlijk wederhoor toegezonden aan het dagelijks bestuur van de stadsdelen. De dagelijks besturen krijgen 2 weken de tijd om te reageren op de conclusies en aanbevelingen van de rekenkamer.

Eindrapportage

De bestuurlijke reacties worden opgenomen in het bestuurlijk rapport en voorzien van nawoord van de rekenkamer. De rekenkamer biedt het eindrapport naar verwachting in november 2012 aan de stadsdeelraden aan.

3.3 Planning

De voorlopige planning is dat dit onderzoek plaatsvindt in de periode april 2011 tot en met september 2011. In deze periode doet de rekenkamer een beroep op de ambtelijke en bestuurlijke organisatie van de stadsdelen. De benodigde tijd en doorlooptijd voor dit onderzoek is mede afhankelijk van de beschikbare (openbare) informatie en de afspraken die wij met de stadsdelen kunnen maken. De voorlopige planning is opgenomen in tabel 3.1.

Tabel 3.1 - Voorlopige planning

	mrt	apr	mei	juni	juli	aug	sept	okt	nov
1. Onderzoeksopzet									
2. Onderzoeksfase									
3. Fase van wederhoor									
4. Afronden en publicatie									

In tabel 3.1 is de stap ‘fase van wederhoor’ zwartgekleurd. Dit geeft aan dat deze stappen niet door de rekenkamer zelf worden ondernomen, maar door de stadsdelen. We benadrukken dat de contactpersonen een maand voordat het onderzoeksrapport voor ambtelijk wederhoor wordt aangeboden hierover bericht ontvangen. Dit moment kan dus afwijken van de hieronder gegeven planning.

Voor de uitvoering van het onderzoek zijn ongeveer 175 onderzoeksdagen beschikbaar. Het is de bedoeling dat de publicatie van het rapport in oktober 2011 plaatsvindt. Een toelichting op de werkwijze van de rekenkamer is opgenomen in bijlage 3.

3.4 Organisatie

Het onderzoek wordt uitgevoerd door:

- De heer dr. Erik Oppenhuis (onderzoeker)
- De heer Carlos Neves Cordeiro RA (projectleider)
- Mevrouw drs. Daniëlle van der Wiel (onderzoeker)

Bijlage 1 - Oriënterende gesprekken

- Rick Batelaan, senior beleidsadviseur, Afdeling Strategie en Beleid, Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer
- Willem Bosveld, Senior Onderzoeker, Dienst Onderzoek en Statistiek
- Merijn Heijnen, projectleider parkeeronderzoeken, Dienst Onderzoek en Statistiek

R a

Bijlage 2 - Geraadpleegde documenten

Gemeente Amsterdam

- Afspraken document verdeling parkeeropbrengsten, 26 november 2010.
- Bestuursdienst, directie Middelen en Control. Rekeningrapportage stadsdeelfinanciën 2010.
- De auto en de stad: op weg naar een autoluw Amsterdam.
- Garageverordening.
- Voorrang voor een Gezonde Stad: Maatregelen voor schoner verkeer in Amsterdam, 13 mei 2008.
- Meerjarenvoorstel Centraal Mobiliteitsfonds 2010-2014, 22 november 2010.
- Menukaart Parkeren 2004.
- Parkeren is Manoeuvreren: Nota Herijking parkeerbeleid.
- Parkeerverordening 2009.
- Parkeerbelastingverordening 2012.
- Verordening Mobiliteitsfondsen Amsterdam 2011.
- Verordening op de Stadsdelen.
- Verordening parkeergebouwen en parkeerterreinen.
- Voordracht raadsvergadering, Instemmen met het afspraken document verdeling parkeeropbrengsten en vaststellen van de Verordening Mobiliteitsfondsen 2011, 1 juni 2011.
- Voordracht raadsvergadering, Vaststellen van een verordening tot wijziging van de Verordening op de stadsdelen van een verordening tot wijziging van de Parkeerverordening 2009 en kennisname van de gewijzigde artikelgewijze toelichting bij de Parkeerverordening 2009, 30 november 2011.
- Voordracht commissievergadering, Afhandeling Zwaarwegende adviezen stadsdelen naar aanleiding van de Parkeerverordening 2009 en de Verordening Parkeerbelastingen 2011-II, 25 oktober 2011.

Stadsdeel Centrum

- Actieplan Autoparkeren: Inventarisatie van mogelijke maatregelen ter verkorting van de wachttijd voor een parkeervergunning, 19 mei 2009.
- Nota bereikbaarheid binnenstad 2004-2009, 25 mei 2004.
- Naar een autoluwere Amsterdamse binnenstad, Kadernotitie, 16 oktober 2008.
- Parkeerplaatsen op straat en inpandig niet-openbaar, 17 februari 2011.
- Uitwerkingsbesluit Parkeerverordening 2010 stadsdeel Centrum.

Stadsdeel Nieuw-West

- Creatief parkeren in Nieuw-West: Parkeerbeleidsplan 2012 - 2020, februari 2012
- Parkeerbonds Nieuw-West 2011-2012: Bestedingsprogramma parkeeropbrengsten.
- Uitwerkingsbesluit Parkeerverordening 2010 stadsdeel Nieuw-West.

Stadsdeel Noord

- Bestuursflap, Parkeerregulering: Voorstel tot uitbreiding betaald parkeren en het gebied met blauwe zone, 20 juli 2011.
- Parkeren op Maat: Parkeernota stadsdeel Amsterdam Noord 2007, april 2008.
- Uitwerkingsbesluit Parkeerverordening stadsdeel Amsterdam-Noord 2010.

- Verordening op het Parkeerfonds Stadsdeel Noord 2010.

Stadsdeel Oost

- SOAB, Evaluatie 10-centszones, 1 november 2011.
- Meerjarenprogramma Fondsen 2012-2015, annex Programmabegroting 2012.
- Memo raadscommissie, Beleidslijn Evaluatie 10-centzones, 8 november 2011.
- Nota Parkeerbeleid stadsdeel Oost 2011, conceptversie, 24 januari 2012.
- Nota Parkeernormen stadsdeel Oost 2012, conceptversie 12 januari 2012.
- Uitwerkingsbesluit Parkeerverordening 2010 stadsdeel Oost 2011.

Stadsdeel West

- Afwegingskader besteding parkeerfonds stadsdeel West 2012-2015.
- Ambitieboom: West heeft de meest creatieve mobiliteitsarrangementen van de stad.
- Memo dagelijks bestuur, Tijdelijk ringparkeren langs de Ring A10 West, 15 februari 2011.
- Memo stadsdeelraad, Aankoop 30 parkeerplaatsen garage Piri Reisplein, 26 oktober 2011.
- Dienst Onderzoek en Statistiek, Gebruik tijdelijke parkeerlocaties door bewoners op de wachtlijst, februari 2011.
- Parkeernota stadsdeel West 2012-2020.
- Plan van Aanpak, Slimmer reizen in West: Wat beweegt onze werknemers en bewoners?, 29 december 2010.
- Uitwerkingsbesluit parkeren stadsdeel West 2011.

Stadsdeel Zuid

- Parkeren in Zuid 2011.
- Uitwerkingsbesluit Parkeren stadsdeel Zuid 2011.
- Voordacht raadsvergadering, Bezoekersregeling parkeren, 10 december 2011.

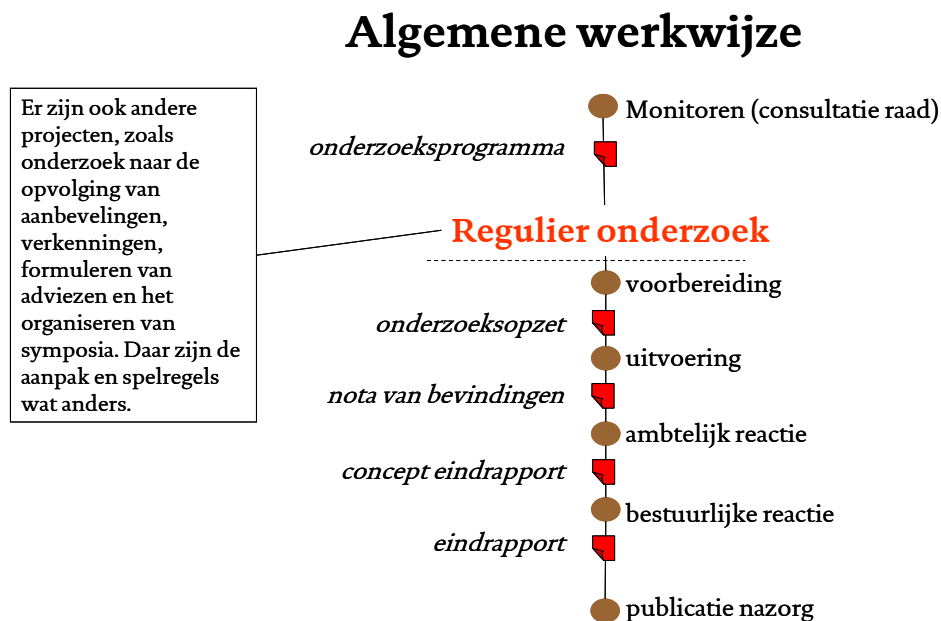
Stadsdeel Zuidoost

- Parkeernota Zuidoost 2008, 30 juni 2008.
- Stadsdeelraad Zuidoost, Notitie: Besluitvorming invoering betaald parkeren, 13 september 2011.
- Voordracht stadsdeelraad, Het instellen van het Parkeerfonds Zuidoost, 25 oktober 2011.
- Uitwerkingsbesluit Parkeerverordening Amsterdam Zuidoost 2012.

Algemeen

- Programmabegrotingen stadsdelen .
- Coalitie-akkoorden stadsdelen 2010-2014.

Bijlage 3 - Algemene werkwijze



Spelregels regulier onderzoek

Vooraf

- De rekenkamer is bevoegd om alle documenten te onderzoeken (gemeentewet art 183, lid1) en het gemeentebestuur moet alle inlichtingen verstrekken die de rekenkamer nodig heeft (idem art 183, lid 2).
- De onderzoeksopzet wordt ter informatie gestuurd aan de raad, het bestuur, de betrokken ambtenaren en de leidinggevende van die ambtenaren.

Gesprekken tijdens het onderzoek

- Bij het maken van een afspraak wordt aangegeven of het om een oriënterend gesprek zonder of een interview met formele verslaglegging gaat.
- Bij een interview worden de onderwerpen aangekondigd en vindt er altijd wederhoor plaats, waarbij de geïnterviewde gelegenheid krijgt om aan de hand van een schriftelijk verslag de weergave van uitspraken te corrigeren.

Communicatie rond de afronding van het onderzoek

- De datum van oplevering van de nota van bevindingen wordt één maand van te voren aan de ambtelijke organisatie gemeld.
- Dan wordt tegelijk aangegeven wanneer er een ambtelijke reactie op de nota van bevindingen en een bestuurlijke reactie op het concept eindrapport wordt verwacht.
- In de regel geldt voor beide reacties een termijn van twee weken.
- Bij de bestuurlijke reactie zal desgevraagd bij de termijn rekening worden gehouden met de vergaderplanning van B&W of het dagelijks bestuur; daarbij zal de toegestane termijn echter nooit langer worden dan drie weken.
- De rekenkamer kan soms als het onderzoek dat mogelijk en nodig maakt de reactietermijnen korter maken.

Nota van bevindingen en een ambtelijke reactie

- Er wordt gevraagd om een ambtelijk reactie op de nota van bevindingen. In die reactie kunnen feitelijk onjuistheden aan de orde worden gesteld en relevante feitelijke omissies.
- De rekenkamer geeft schriftelijk aan of en zo ja op welke wijze opmerkingen uit de ambtelijke reactie worden verwerkt.

Bestuurlijke reactie & eindrapport

- Er wordt gevraagd om een bestuurlijke reactie op het concept eindrapport. In die reactie kan commentaar worden gegeven bij de analyse en een reactie op de aanbevelingen.
- De rekenkamer schrijft in haar eindrapport nog een nawoord waarin wordt gereageerd op de bestuurlijke reactie.
- De raad en het bestuur krijgen het eindrapport onder embargo voor de publicatiedatum.
- De wijze van behandeling van het rapport wordt in overleg met de raad geregeld.

R a

Postbus 202
1000 AE Amsterdam
telefoon 020 552 2897
fax 020 552 2943
email info@rekenkamer.amsterdam.nl

