

Gemeente Sittard-Geleen
T.a.v. Debbie Steens
Markt 1
6161GE Geleen
Nederland

Rotterdam, 2 juni 2023

Referentie: 48140
Uw referentie: 2023 #086

Onderwerp: Plan van Aanpak Parkeerbeleid nader bezien

Inhoudsopgave

1. Uw vraag	2
2. Onze visie op uw vraag	3
2.1 Hoe ziet de beleidsontwikkeling van parkeren er uit? En wat is de rol van de gemeenteraad?	3
2.2 Doelen parkeerbeleid	4
3. Onze aanpak	5
4. Team	7

1. Uw vraag

In uw offerte-uitvraag vraagt u om ondersteuning van een bureau voor het uitvoeren van het rekenkameronderzoek 'Parkeerbeleid nader bezien'. U heeft daarvoor tien onderzoeksvragen opgesteld. Deze hebben wij hieronder weergegeven. In het volgende hoofdstuk lichten wij toe hoe wij vanuit onze visie op (beleidsontwikkeling rondom) parkeren tot antwoorden op uw onderzoeksvragen.

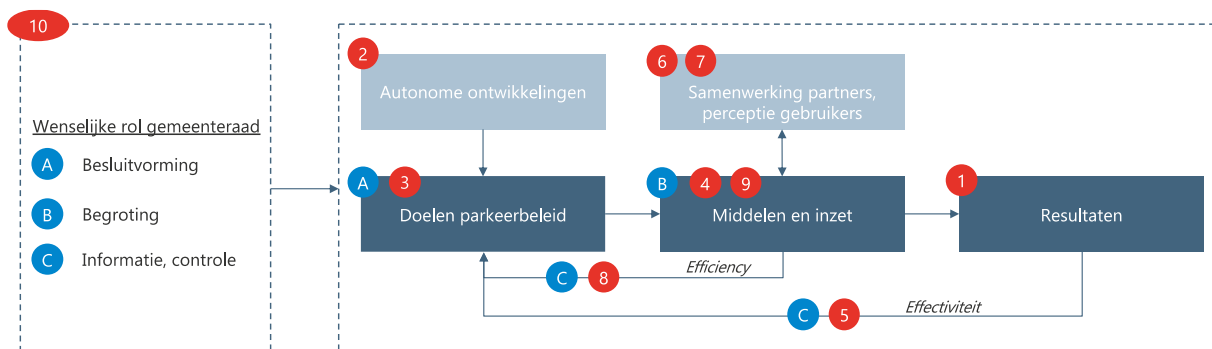
-
- 1) Wat zijn de kerngegevens over parkeren in de gemeente Sittard-Geleen en worden deze gemonitord?
 - 2) Welke autonome ontwikkelingen zien we die raken aan gemeentelijk parkeerbeleid?
 - 3) Wat is het parkeerbeleid van de gemeente Sittard-Geleen: welke doelstellingen zijn er gesteld?
 - a. Hoe verhouden deze zich tot doelstellingen van andere gemeenten?
 - b. Hoe verhouden deze zich tot de overige gemeentelijke (mobiliteits-)doelstellingen?
 - 4) Welke 'middelen' (parkeermaatregelen) worden ingezet en worden de doelstellingen hiermee gerealiseerd?
 - a. Hoe verhouden deze zich tot de 'middelen' die andere gemeente inzetten?
 - 5) Zijn deze parkeermaatregelen effectief, (hoe) worden ze gemonitord?
 - 6) Wie zijn de belangrijkste partners in het parkeerbeleid?
 - 7) Hoe kijken de gebruikers aan tegen het parkeerbeleid?
 - 8) Welke kosten en baten kent het parkeerbeleid in Sittard-Geleen en (hoe) worden deze gemonitord?
 - a. Hoe verhouden deze zich tot de kosten en baten van andere gemeente?
 - 9) Hoe zijn de parkeertarieven opgebouwd in Sittard-Geleen en hoe hebben deze zich in de loop der jaren ontwikkeld?
 - a. Hoe verhoudt dit zich tot andere gemeenten.
 - b. Welke (landelijke) ontwikkelingen spelen hierbij een rol?
 - 10) Op welke wijze is/wordt de gemeenteraad betrokken bij en geïnformeerd over de doelstellingen, uitvoering, de resultaten en de inzet van middelen van het parkeerbeleid?
-

2. Onze visie op uw vraag

In dit hoofdstuk lichten we onze visie op uw vraag toe. Dat doen we door eerst onze visie te schetsen hoe beleidsontwikkeling van parkeren er volgens ons uit zou moeten zien. Inclusief de duiding van de rol van de gemeenteraad (paragraaf 2.1). Vervolgens lichten we toe hoe het verband in elkaar zit tussen de ruimtelijke opgave van de stad als doel en het parkeerbeleid als middel (paragraaf 2.2)

2.1 Hoe ziet de beleidsontwikkeling van parkeren er uit? En wat is de rol van de gemeenteraad?

In onze visie is parkeerbeleid nooit een doel op zich, en ook de instrumenten binnen het beleid staan niet op zichzelf. Parkeerbeleid zien we veelmeer als een integraal geheel van doelen, middelen en instrumenten, en (meting van) resultaten. De onderstaande figuur illustreert de beleidsontwikkeling van parkeren en de relatie met de rol van de gemeenteraad, alsook de 10 onderzoeksvragen die u in uw vraag stelt.



Figuur 1: beleidsontwikkeling parkeren

De doelen vormen hierbij een belangrijk, en soms onderschat, vertrekpunt. Daarom lichten we onze visie op de mogelijke doelen van het parkeerbeleid verder toe in paragraaf 2.2.

Samengevat bestaat "het systeem parkeerbeleid" uit de volgende elementen:

- **Autonome, externe ontwikkelingen** oefenen invloed uit op de doelen van het parkeerbeleid. Denk hierbij aan de economische ontwikkeling; trends in mobiliteitsgedrag en -behoefte, en de demografische ontwikkeling.
- De **doelen** zijn soms complementair aan elkaar, maar vaak ook tegenstrijdig (zie paragraaf 2.2).
- Vanuit de doelen van het parkeerbeleid worden **middelen** gedefinieerd, waaronder regulering, tarieven, aanleg van parkeerplaatsen en handhaving. Hierbij wordt tevens de bijbehorende ambtelijke **inzet** bepaald.
- De ingezette middelen en ambtelijke inzet resulteren in meetbare **resultaten**, zoals de parkeerdruk en de bereikbaarheid van bepaalde bestemmingen.
- **De samenwerking met partners en de perceptie van gebruikers** hebben invloed op de middelen en inzet.

De rol van de gemeenteraad is tweeledig. Deze rol wordt ingevuld door middel van besluitvorming en reacties op informatie, zoals moties. In algemene zin zijn er daarbij een aantal functies (hierbij verschilt het parkeerbeleid uiteraard niet van andere beleidsterreinen):

- De gemeenteraad heeft een *kaderstellende rol* – doelen worden impliciet of expliciet gewogen, en aan het college worden randvoorwaarden meegegeven voor de in te zetten instrumenten in het parkeerbeleid.
- De gemeenteraad besluit over de *begroting* – en daarmee zowel over de te plegen inzet (in termen van ambtelijke capaciteit) als ook over de verwachte financiële opbrengsten van het parkeerbeleid.
- Tenslotte heeft de gemeenteraad de *controlerende functie* – het college legt verantwoording af over de middelen en inzet als de behaalde resultaten in relatie tot de doelen van het parkeerbeleid, met de focus op efficiëntie en effectiviteit.

In dit verband biedt de figuur een overzicht van het dynamische proces van beleidsontwikkeling, waarbij de gemeenteraad een essentiële rol speelt in het vormgeven en controleren van het parkeerbeleid.

2.2 Doelen parkeerbeleid

Waarom parkeerbeleid?

Parkeerbeleid wordt ontwikkeld om te sturen waar in de stad ruimte wordt geboden aan het parkeren van de auto. Daarbij dient er een afweging gemaakt te worden tussen soms conflicterende doelen. Denk hierbij aan de bereikbaarheid van winkels en andere economische functies; aan toegankelijkheid van voorzieningen voor mensen die slecht ter been zijn; aan de mogelijkheid voor bewoners om dicht bij huis te parkeren; aan verkeersveiligheid voor voetgangers, fietsers en spelende kinderen; aan duurzaamheid in ruimtegebruik en emissies; of aan het bieden van ruimte om te verblijven. Afhankelijk hiervan welke van deze (en andere) doelen prioriteit geniet, kan een gemeente tot andere instrumenten in het parkeerbeleid komen. Hoe explicieter de afweging, des te groter de kans dat de instrumenten uiteindelijk doeltreffend zijn. In onze beleving is de vraag naar de doelen daarom de centrale, eerste vraag om de stellen in het bepalen van de effectiviteit van het parkeerbeleid. Het is met name de gemeenteraad die hierbij de *kaderstellende rol* heeft.

Parkeerbeleid verschilt per gemeente en is afhankelijk van brede ruimtelijke (mobiliteits-) opgave van de gemeente

De doelen, en daarmee de mate waarin er ruimte wordt geboden aan de auto, verschilt sterk per gemeente. In de regel zijn steden minder uitnodigend naar de auto als de stad druk en vol is, al helemaal als verdichtingsopgave maakt dat het drukker en voller wordt. Het gaat dus om de ruimtelijke impact van de auto en niet direct over de auto zelf (dit laatste kan wel het doel zijn van de mobiliteitstransitie). Maar ook de beschikbaarheid van volwaardige alternatieven voor de auto (fiets en OV) en de bereikbaarheid van voorzieningen en banen groter wordt binnen de gemeente maakt steden minder uitnodigend naar de auto. In gebieden waar sprake is van krimp, voorzieningen of werklocaties verdwijnen en de OV-kwaliteit afneemt blijft de auto juist een belangrijke positie hebben.

In Sittard-Geleen is er sprake van een teruglopend inwonersaantal en een toenemende (en bovengemiddelde) "grijze druk". Het is daarmee te verwachten dat ook banen en voorzieningen eerder verdwijnen dan erbij komen. Dat zou betekenen dat regionale bereikbaarheid vanuit Sittard-Geleen een belangrijke rol speelt. Wij toetsen deze hypothese door het parkeerbeleid te zien als uitvoering van de bredere visie op het ruimtelijke mobiliteitskader.

Parkeerbeleid differentieert binnen gemeente

De afweging tussen meer of minder ruimte bieden aan de auto is niet in alle gebieden in de gemeente hetzelfde. In rustigere, afgelegen gebieden is de auto vaak het belangrijkste vervoersmiddel om plekken te bereiken. In drukker gebieden, met name Centrumgebieden, omvat een uitnodigende stad juist meer

focus op ruimte voor verblijven, lopen en fietsen. In die gebieden is er idealiter minder ruimte voor geparkeerde auto's en is een parkeerregime dat het geconcentreerd parkeren in (gebouwde) voorzieningen ondersteund. Tegelijkertijd wordt het middels een aantrekkelijk parkeerbeleid ook in Centrumgebieden economisch aantrekkelijk gemaakt om bijvoorbeeld toeristen te trekken, in Sittard-Geleen zijn dat mogelijk ook veel Duitse en/of Belgische toeristen.

We kijken dus hoe het parkeerbeleid zich manifesteert binnen de gemeentelijke grenzen en hoe het differentieert tussen gebieden afhankelijk van de ruimte die er in die gebieden nodig is voor andere doelstellingen.

3. Onze aanpak

We voeren het onderzoek in 9 stappen uit. In dit hoofdstuk lichten we de stappen toe. Stap 2 t/m 7 omvatten de analysestappen. In het overzicht laten we zien hoe deze stappen samenhangen met de door u opgestelde onderzoeksvragen.

Analysestappen waarin de onderzoeksvragen worden beantwoord:	Beantwoordt onderzoeksvragen
1: begeleidingsgroep	
2: startgesprek met wethouder	
3: beleids- en raadstukken	1, 3, 4, 5, 6, 9, 10
4: deskresearch autonome ontwikkelingen	2
5: interne interviewronde	1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10
6: externe interviewronde	5, 6, 7
7: benchmark beleidsdoelen, -instrumenten en tarieven andere gemeenten	3, 4, 8, 9
8: financiële analyse	8
9: bespreken resultaten	
10: opleveren rapportage	

Stap 1: Begeleidingsgroep (online)

We starten het onderzoek met een bijeenkomst met de begeleidingsgroep vanuit de Rekenkamercommissie. We leggen onze aanpak uit en bespreken de planning. Samenstellen van de lijst met documentatie die we moeten raadplegen en het opstellen van een lijst met personen voor interviews zijn ook onderwerpen van gesprek.

Stap 2: Startgesprek met de wethouder (fysiek)

We beleggen tevens een fysiek startgesprek met de wethouder.

Stap 3: Analyse beleids- en raadsstukken

We verzamelen en analyseren de beleids- en raadsstukken met betrekking tot mobiliteit en het parkeerbeleid van Sittard-Geleen. Onder andere de beleidsstukken waar het kader van mobiliteit en de ruimtelijke opgaven van de gemeente geduid worden. Ook bestuderen we het vigerende parkeerbeleid, de regulering en de nota parkeernormen.

Daarnaast kijken we in de database van het raadsinformatiesysteem naar moties en raadsbesluiten met betrekking tot het parkeerbeleid in de afgelopen twee collegeperiodes (vanaf 2014). Ook inventariseren we de binnengekomen brieven van belangenverenigingen en bewoners, die waardevolle inzichten kunnen bieden in de perceptie en ervaringen van de gebruikers.

Stap 4: Deskresearch naar autonome ontwikkelingen

Terwijl de analyse van de beleidsstukken gaande is, voeren we ook deskresearch uit naar autonome ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en parkeerbeleid. We kijken naar landelijke trends, met name op het gebied van demografie, gedrag, ruimtegebruik en technologie.

Stap 5: Interne interviewronde (fysiek)

Met de verkregen inzichten uit de documentatie in het achterhoofd, voeren we een interne interviewronde uit. We plannen drie gesprekken, die we op één dag op het gemeentehuis plannen. De rest plannen we online. Bij voorkeur en indien mogelijk plannen we de gesprekken op de zelfde dag als het startgesprek met de wethouder.

- Ten eerste spreken we met de beleidsadviseur(s) parkeerbeleid. Samen duiken we dieper in de inhoud van het parkeerbeleid en bekijken we de doelstellingen en instrumenten in relatie tot bredere beleidsstukken van de gemeente. Ook wordt besproken hoe de effectiviteit van het beleid wordt gemonitord aan de hand van kerncijfers.
- Ten tweede spreken we met de uitvoerder(s) van het parkeerbeleid. We inventariseren de effectiviteit van de beleidsuitvoering en bespreken onderwerpen zoals de betrokkenheid van burgers en belanghebbenden, handhaving, en de financiële huishouding van het parkeersysteem. We stellen vragen over het betrekken van ontwikkelaars, belangenverenigingen en andere betrokken partijen bij de processen. Ook willen we weten welke kerncijfers er zijn met betrekking tot handhaving, zoals het aantal personeelsleden dat wordt ingezet en het aantal uitgeschreven boetes. Daarnaast onderzoeken we de discussies die kunnen ontstaan over de vaststelling van parkeernormen voor nieuwbouwprojecten.
- Ten derde beleggen we een interview met de woordvoerders van de gemeenteraad met betrekking tot parkeren. We vragen hen naar hun ervaringen van het parkeerbeleid namens hun electoraat.
- Tenslotte interviewen we de verantwoordelijke wethouder, Leon Geilen. In dit gesprek worden de politieke aspecten van het parkeerbeleid belicht. Er wordt gesproken over de prioriteit en actualisatie van het beleid, de tevredenheid van burgers over het parkeerbeleid en de regionale samenwerking op dit gebied.

Stap 6: Externe interviewronde om tevredenheid van gebruikers te onderzoeken (online)

Naast interne interviews richten we ons op het verkrijgen van inzichten van externe partijen. We plannen een reeks korte interviews via Teams (of fysiek indien dat op dezelfde dag past als de interne gesprekken) om de tevredenheid van gebruikers met betrekking tot het parkeerbeleid te onderzoeken. Dit omvat maximaal 3 gesprekken met vertegenwoordigers van belangenverenigingen, bewoners en andere belanghebbenden. De lijst stellen we samen tijdens de startbijeenkomst.

Stap 7: Benchmark van beleidsdoelen, -instrumenten en tarieven in andere gemeenten

Voor deze stap selecteren we twee benchmarkgemeenten. Dat doen we tijdens de startbijeenkomst. We vergelijken de beleidsdoelen, -instrumenten en tarieven van Sittard-Geleen met die van de geselecteerde gemeenten. Hierbij letten we op vergelijkbare kenmerken, zoals inwonersaantallen, geografische ligging en stedelijke ontwikkeling (krimp of groei). Daarbij denken we in ieder geval aan: vergelijkbare gemeenten qua inwonersaantallen (denk aan Purmerend, Amstelveen, Oss, Heerlen, Lelystad en Helmond) en vergelijkbare gemeenten op het gebied van positie buiten de Randstad nabij landsgrenzen (denk aan Roosendaal, Goes, Roermond, Hengelo, Emmen en Coevorden);

Stap 8: Analyse van de gemeentelijke financiële kerngegevens van parkeren in Sittard-Geleen

We maken een vergelijkende analyse van de financiële gegevens van het parkeren in Sittard-Geleen met andere gemeenten. We gebruiken de Iv3 (Informatie voor derden) financiële gegevens via het CBS van

de gemeente en vergelijken deze met gemeenten die vergelijkbare kenmerken hebben, zoals eerder genoemd. In deze stap vergelijken we met de twee geselecteerde benchmarkgemeenten, maar ook breder.

Stap 9: Bespreken van resultaten met de begeleidingsgroep vanuit de Rekenkamercommissie (online)

Na de uitvoering van de verschillende stappen komt de begeleidingsgroep vanuit de Rekenkamercommissie opnieuw bijeen. We presenteren de bevindingen via Teams en bespreken de verkregen resultaten en bevindingen,

Stap 10: Opleveren rapportage

Na het bespreken van de resultaten stellen we de concept eindrapportage op. We bespreken deze via Teams met de begeleidingsgroep en verwerken de resultaten tot het eindrapport.

Nazorg

Bij een rekenkameronderzoek hoort een ambtelijke en bestuurlijk traject. Uiteraard werken we hieraan mee. Dat houdt in dat we opmerkingen uit ambtelijk en bestuurlijk wederhoor verwerken en het onderzoek in het najaar, fysiek in de gemeenteraad presenteren.

4. Team

Voor het uitvoeren van de werkzaamheden bieden wij een team aan van Jesse Hablé, Robert Boshouwers en Enno Gerdes. Jesse leidt het project is analist, Robert Boshouwers treedt op als expert mobiliteit en parkeren en Enno Gerdes is expert beleidsstrategie, en -effectiviteitsevaluatie.

Jesse Hablé



[Jesse](#) is projectleider, data-analist en GIS specialist bij Rebel en werkt aan mobiliteitsvraagstukken en gebiedsontwikkeling. Jesse stelt mobiliteitsbeleid, mobiliteitsprogramma's van eisen en mobiliteitsconcepten voor gebiedsontwikkeling op voor zowel publieke opdrachtgevers als private partijen zoals ontwikkelpartijen en vervoerders.

Robert Boshouwers



oplossingen te komen.

[Robert](#) heeft 30 jaar ervaring in het managen van ingewikkelde vraagstukken rond mobiliteit. Robert is de grondlegger van het STOMP-principe en het MPvE (MobiliteitsProgramma van Eisen) en hij is uitstekend in staat de wereld van de gebiedsontwikkeling te verbinden aan de wereld van de mobiliteit. Beide werelden zijn in toenemende mate afhankelijk van elkaar, maar sluiten lang niet altijd op elkaar aan. Robert is goed in het schakelen tussen verschillende abstractieniveaus om tot

Enno Gerdes



[Enno](#) is bestuurskundige en econoom, en werkt sinds 2007 als senior consultant en directeur bij Rebel. Hij houdt zich bezig met beleidsonderzoek, -ontwikkeling en -evaluaties, waarbij hij als generalist in weer uiteenlopende sectoren actief is. Daarbij werkt hij bijna uitsluitend voor overheden. Naast zijn werk bij Rebel is Enno plaatsvervangend voorzitter van de Rekenkamercommissie Wassenaar, Voorschoten, Oegstgeest en Leidschendam-Voorburg.