

Goed parkeren

Quick scan uitvoering
parkeerbeleid gemeente Amstelveen

Inhoud

Samenvatting.....	1
1 Inleiding.....	2
1.1 Aanleiding.....	2
1.2 Onderzoeksopzet.....	2
1.3 Onderzoeksuitvoering.....	2
2 Bevindingen	4
2.1 Parkeerbeleid	4
2.2 Uitvoering van het beleid.....	5
2.3 Confrontatie kosten en opbrengsten.....	6
2.4 Informatie over de kostenkant.....	7
2.5 Informatie over de opbrengstenkant.....	9
3 Conclusies en aanbevelingen	13
3.1 Conclusies.....	13
3.2 Aanbevelingen.....	13
Bronnen	15
Bijlagen.....	16

Samenvatting

Op verzoek van de raad heeft de rekenkamercommissie een onderzoek gedaan naar de kostendekkendheid van het parkeerbeleid in de periode 2007-2010. Daarbij heeft de commissie zich vooral gericht op het transparant maken van kosten en opbrengsten.

Uit het onderzoek komt naar voren dat het faciliteren van de groeiende behoefte aan mobiliteit en het reguleren van de parkeeroverlast met het oog op de economische ontwikkeling en leefbaarheid van Amstelveen een belangrijkere rol heeft gespeeld dan het realiseren van kostendekkendheid. Er was toen ook meer financiële ruimte binnen de gemeentebegroting. Binnen het parkeerbeleid is gestreefd naar het niet te zwaar belasten van de bewoners in de vergunningsgebieden. Bewonersvergunningen zijn veel goedkoper dan bedrijfsvergunningen, en bezoekersvergunningen zijn erg goedkoop. De bedoeling was dat een exploitatietekort bij het vergunningparkeren afgedekt werd door een exploitatieoverschot bij het betaald parkeren. Dit is echter niet gelukt doordat een stijgend exploitatietekort bij het vergunningparkeren niet opgevangen werd door een stijgend exploitatieoverschot bij het betaald parkeren.

De kosten van het parkeerbeleid, voornamelijk arbeidskosten (90%), zijn sneller gestegen dan de consumentenprijsindex en ook sneller dan de arbeidskostenindex.

De belangrijkste kosten van het parkeerbeleid zijn de parkeercontrolekosten (65%) en kosten voor het verstrekken van vergunningen (18%). Verder is het zo dat bij de controle op betaald parkeren gewerkt wordt met overgekwalificeerde mensen.

Aan de opbrengstenkant nemen de laatste twee jaar de "normale" opbrengsten voor het betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen nauwelijks toe. De toename van de totale opbrengsten komt doordat er meer boetes en naheffingsaanslagen worden opgelegd. Verder valt op dat op zestig procent van de parkeerplaatsen verlies wordt geleden en op veertig procent winst wordt gemaakt. De winstgevende parkeerplaatsen bevinden zich in drie van de achttien deelgebieden.



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het onderzoek naar de kostendekkendheid van het parkeerbeleid in Amstelveen is gedaan op verzoek van gemeenteraad van Amstelveen. In de raadsvergadering van 9 februari 2011 is een motie van het CDA aangenomen waarin de Rekenkamercommissie verzocht wordt een dergelijk onderzoek te verrichten. Aanleiding voor de motie was de commotie onder de bevolking vanwege de tariefstijging van met name die van de bezoekersvergunningen (ruim een verviervoudiging). Overigens had de raad op 10 november 2010 bij de behandeling van de begroting 2011 met de tariefswijzigingen ingestemd.

De Rekenkamercommissie heeft de motie uitgewerkt in een onderzoeksopzet. Deze opzet is besproken in de vergadering van de commissie RWN op 8 maart 2011. De opmerkingen die in die vergadering zijn gemaakt, zijn verwerkt in de definitieve onderzoeksopzet. Gekozen is voor een quick scan die door de Rekenkamercommissie zelf wordt uitgevoerd, om te voldoen aan de wens van de raad de resultaten van het onderzoek snel beschikbaar te hebben.

1.2 Onderzoeksopzet

Aanvankelijk lag het in de bedoeling om niet alleen naar de kostendekkendheid te kijken, maar ook onderzoek te doen naar de doeltreffendheid en doelmatigheid van het parkeerbeleid waarbij bijvoorbeeld gekeken zou worden naar de voordelen van betalen via de mobiele telefoon of met de chipknip, en het alleen nog werken met parkeerautomaten en niet meer met parkeermeters.

Van zo'n diepgravend onderzoek is afgezien om twee redenen:

- voorkomen van dubbel werk; in verband met de voorbereiding van de nieuwe Parkeernota wordt door de ambtelijke organisatie al naar de aspecten van doelmatigheid en doelgerichtheid gekeken;
- de door de raad gewenste snelheid; een diepgravend onderzoek zou niet voor de zomervakantie afgerond zijn.

Om deze redenen heeft de Rekenkamercommissie besloten zich te beperken tot de kostendekkendheid en zich daarbij vooral te richten op het transparant maken van kosten en opbrengsten. Naar aanleiding van de opmerkingen die gemaakt zijn in de vergadering van de commissie Ruimte, Wonen en Natuur op 8 maart 2011 is de onderzoeksopzet aangepast in de zin dat meer aandacht besteed zal worden aan het parkeerbeleid zelf. Hoe heeft het beleid en de uitvoering ervan zoals destijds neergelegd in de Parkeernota 2005-2010 zich verder ontwikkeld.

1.3 Onderzoeksuitvoering

Het onderzoek heeft zich vooral gericht op het bestuderen van relevante documenten zoals de Parkeernota 2005-2010 en door het ambtelijk apparaat beschikbaar gestelde financiële informatie. Daarnaast heeft een tweetal bijeenkomsten plaats gevonden tussen betrokken ambtenaren en leden van de Rekenkamercommissie. Er is geen extra extern onderzoek gedaan.

De eerste oriënterende bijeenkomst was op 11 april 2011. Van het ambtelijk apparaat waren aanwezig de heren George Cremers (integraal manager Veiligheid, Kabinet en Handhaving, coördinator van het parkeerbeleid) en Jelle Westra (beleidsadviseur inzake parkeer-



beleid) en namens de Rekenkamercommissie de externe leden de heren Cor Visser en Frits Roemers.

Naar aanleiding van dit gesprek is de Rekenkamercommissie documentatiemateriaal verstrekt en op grond van dit materiaal is een groot aantal gerichte vragen gesteld aan het ambtelijke apparaat, die in een uitvoerig stuk van 27 pagina's beantwoord zijn.

Naar aanleiding van deze antwoorden heeft de complete Rekenkamercommissie bestaande uit de heren Frank Berkhout (intern lid namens de raad), Marius Rietdijk (intern lid namens de raad), Cor Visser (voorzitter en extern lid) en Frits Roemers (extern lid) op 11 mei 2011 een uitvoerig gesprek gehad met de heren George Cremers (integraal manager Veiligheid Kabinet Handhaving, coördinator inzake het parkeerbeleid), Jelle Westra (beleidsadviseur inzake het parkeerbeleid) en Kees Koot (financieel adviseur inzake het parkeerbeleid) om de antwoorden op de vragen verder te verhelderen.

Gewapend met dit materiaal heeft de Rekenkamercommissie zijn onderzoek verricht.



2 Bevindingen

2.1 Parkeerbeleid

In de Parkeernota op pagina 19 staan de doelstellingen van het parkeerbeleid in Amstelveen duidelijk verwoord. Het gaat om het faciliteren en reguleren van de groeiende mobiliteitsbehoefte binnen de gemeente waarbij de bereikbaarheid, de economische ontwikkeling, de leefbaarheid en stedelijke kwaliteit van Amstelveen zoveel mogelijk bevorderd worden. Verder gaat het om en "zo optimaal mogelijk" gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen door de verschillende doelgroepen, waarbij de parkeeroverlast zoveel mogelijk beperkt wordt, indien noodzakelijk via regulering.

Als laatste doelstelling wordt genoemd dat de uitvoering van het gemeentelijk parkeerbeleid minimaal kostendekkend dient te zijn.

Achteraf kan geconstateerd worden dat het accent meer gelegen heeft op het faciliteren en reguleren van de groeiende mobiliteitsbehoefte en beperken van de parkeeroverlast dan op het streven naar kostendekkendheid van het parkeerbeleid. Uit de geraadpleegde stukken komt naar voren dat een goed parkeerbeleid door de raad belangrijker gevonden werd dan de kostendekkendheid. Kort gezegd het beleid prevaleerde boven het geld.

Vanaf 2008 was het parkeerbeleid uit de Parkeernota niet kostendekkend, maar in het begin deed dat de gemeente minder pijn omdat Amstelveen zoals overigens alle gemeenten minder krap bij kas zat. Sinds 2010 hebben de gemeenten het financieel moeilijker en is het logisch dat de aandacht en de focus ook van de raadsleden verschuift naar de financiële gevolgen van het beleid. Dat blijkt ook uit de discussie in de ABM-commissievergadering van 21 oktober 2010 over de kostendekkendheid.

Tijdens die vergadering gaf de raad als zijn mening het exploitatietekort van € 237.000 onaanvaardbaar groot te vinden. Dit tekort is een gevolg van het feit dat de kosten van het vergunningenbeleid veel hoger (€ 450.000) zijn dan de opbrengsten. Het overschot op betaald parkeren (parkeermeters en parkeerautomaten) wordt gebruikt om het tekort bij het vergunningenbeleid deels af te dekken. In de vergadering werd verder afgesproken om de parkeerexploitatie in twee stappen kostendekkend te maken: een eerste stap in 2011 via tariefsverhoging en een tweede stap in 2012 gebaseerd op de nieuwe parkeernota waarbij ook scherp gekeken zou worden naar de kostenkant.

De Rekenkamercommissie wil op een aantal zaken wijzen. Er worden kosten aan het parkeerbeleid toegerekend waarbij vraagtekens geplaatst kunnen worden.

Zo komen de kosten van het parkeerverwijssysteem (€ 36.000) ten laste van de parkeerexploitatie, terwijl dit systeem vooral ten goede komt aan de particulier gerunde parkeergarages.

Een ander voorbeeld heeft betrekking op de kosten van de parkeercontrole. Strikt genomen zijn voor de parkeercontrole op het betaald parkeren minder hoog gekwalificeerde dus goedkopere werknemers nodig dan worden ingezet. Voordeel van deze hoger gekwalificeerde mensen is dat zij ook andere handhavingstaken voor hun rekening kunnen nemen bijvoorbeeld op milieugebied. Daardoor zijn er meer ogen beschikbaar die letten op overtredingen op milieugebied. Dit leidt er toe dat de kwaliteit van de handhaving in zijn totaliteit toeneemt. Daarnaast is er nog een operationeel voordeel: de mensen die zich bezig houden met handhaving, kunnen elkaar gemakkelijker vervangen en zijn breder inzetbaar. Aanvankelijk werd het nadelig verschil tussen de kosten en baten van de gehandicaptenparkeerkaart (GPK) ook meegenomen in het exploitatietekort van het parkeerbeleid. Sinds 2008 wordt dat niet meer gedaan. Wel is het nog zo dat door het gebruik van de GPK er inkomstenderving plaats vindt bij het betaald parkeren. Deze inkomstenderving wordt geschat op € 90.000.



In de Parkeernota 2005-2010 is de praktische uitvoering van het parkeerbeleid voor een belangrijk deel niet geregeld. In deel II van de nota (Instrumentarium) worden in hoofdstuk 12 Vervolgacties (blz 65) een aantal vervolgacties op korte termijn aangekondigd die de praktische uitvoering gestalte moeten geven. Daaronder is ook het uitwerken van de doelstelling minimaal kostendekkend. In de parkeernota zelf worden geen uitgangspunten geformuleerd die bij het vorm geven van de kostendekkendheid een rol moeten spelen. Het enige dat vermeld wordt (blz. 24), is het uitgangspunt dat de uurtarieven bij parkeren op het maaiveld van de gemeentelijke parkeerplaatsen hoger dan of gelijk moeten zijn aan de uurtarieven van de parkeergarages en de maximale parkeerduur in het Stadshart niet langer dan een half uur is. Dit uitgangspunt is een gevolg van de contracten die de gemeente indertijd gesloten heeft met CGI, die eigenaar is van parkeergarages Stadsplein, Schouwburg en Handelsplein. Verder is vastgelegd dat het betaald parkeren in het Stadshart (gebied A) twee keer zo duur is als in gebied B en andere plekken in Amstelveen waar betaald parkeren mogelijk is.

Naast deze expliciete overwegingen die een rol hebben gespeeld bij het vaststellen van tarieven, zijn er ook overwegingen die niet expliciet in de nota zijn genoemd. Zo was de tweede bewonersvergunning binnen eenzelfde huishouden tot en met 2010 twee keer zo duur als de eerste bewonersvergunning. Hieraan kunnen inkomenspolitieke overwegingen ten grondslag hebben gelegen. Verder liggen de tarieven voor bedrijfsvergunningen aanzienlijk hoger dan die voor bewonersvergunningen (in het Stadshart tot en met 2010 bijna tien keer zo hoog). In het voorstel voor de tarieven voor 2011 zijn deze verschillen aanzienlijk kleiner.

Om de bewoners in de vergunninggebieden tegemoet te komen waren tot en met 2010 zowel de eerste als tweede bezoekersvergunning goedkoop (€ 16,60). Het vermoeden bestaat dat mede door deze lage prijs door bedrijven oneigenlijk gebruik gemaakt wordt van bezoekersvergunningen. Dit vermoeden berust op klachten van bewoners en waarnemingen van parkeercontroleurs die constateren dat bedrijfsauto's niet over de juiste vergunning beschikken. Kwantitatief is het zo dat er een paar honderd bedrijven in het Stadshart gevestigd zijn en slechts 58 bedrijfsvergunningen afgegeven zijn. Met het tariefvoorstel voor 2011 is de prijs voor een bezoekersvergunning drastisch veranderd (€ 90). Door deze tariefswijziging is commotie ontstaan.

Verder is tijdens de uitvoering het streven naar minimaal kostendekkendheid zo inhoud gegeven dat een overschot op de exploitatie van het betaald parkeren gebruikt mag worden om een tekort op de exploitatie van het vergunningparkeren af te dekken om zo te zorgen dat de burgers in de vergunninggebieden niet meer belast worden.

2.2 Uitvoering van het beleid

Met de uitvoering van het parkeerbeleid zijn binnen het Amstelveense ambtelijk apparaat zes afdelingen betrokken. De verantwoordelijkheid voor de coördinatie van het geheel ligt bij het hoofd van de afdeling Veiligheid, Kabinet en Handhaving.

De afdeling Beleid houdt zich bezig met het vormen, het monitoren en het actualiseren van het parkeerbeleid.

De afdeling Ruimtelijke Ordening en Vergunningen heeft binnen het parkeerbeleid de taak de parkeervergunningen te verlenen.

De afdeling Veiligheid, Kabinet en Handhaving waar zoals gezegd de coördinatie ligt, is verantwoordelijk voor de handhaving van het juiste parkeergedrag zowel in gebieden waar betaald parkeren geldt als in de vergunningsgebieden, voor het verbaliseren en handelend optreden bij overtredingen en ook nog voor het ledigen van de parkeermeters.

De afdeling (bedrijf) Centrale Beheertaken beheert, onderhoudt en vervangt de parkeerapparatuur bestaande uit de parkeermeters, de parkeerautomaten en het parkeerverwijssysteem.



De afdeling Sociale Voorzieningen houdt zich bezig met het gehandicapten parkeren. Dit houdt in het voorbereiden en controleren van af te geven parkeervergunningen voor gehandicapten.

De afdeling (bedrijf) Facilitair Bedrijf tenslotte heeft tot taak het afhandelen van bezwaren betreffende het parkeren.

2.3 Confrontatie kosten en opbrengsten

Om te komen tot een confrontatie tussen kosten en opbrengsten op de twee onderdelen van het parkeerbeleid: het vergunningenbeleid en het beleid op het terrein van betaald parkeren is het noodzakelijk om de gemeenschappelijke kosten zoals het maken van beleid zelf en het de kosten voor de parkeercontrole over beide onderdelen te verdelen. In navolging van het ambtelijk apparaat worden de beleidskosten fifty fifty verdeeld, terwijl de kosten voor de parkeercontrole worden toegerekend zoals uitgelegd wordt in bijlage 2. De kosten voor parkeermeters en parkeerautomaten worden geheel toegerekend aan het betaald parkeren, terwijl de kosten inzake klachten en bezwaren geheel worden toegerekend aan het vergunningenbeleid.

Gebruik makend van de toegezonden informatie uit de jaarrekeningen 2007 tot en met 2010 kan dan de volgende opstelling gemaakt worden waarbij getallen die voorzien zijn van een plus een overschot aangeven en getallen voorzien van een min een tekort. In 2007 is het gehandicaptenparkeren buiten de cijfers gelaten omdat dit beleid in de cijfers van 2008 tot en met 2010 ook niet verder is meegenomen bij het totale parkeerbeleid (bedragen in duizenden euro's).

	2007	2008	2009	2010
Exploitatieoverschot betaald parkeren	+ 311	+232	+218	+259
Exploitatietekort vergunningenbeleid	- 287	- 341	- 372	- 415
Totaal exploitatiesaldo	+ 24	-109	- 152	-156

Om meer inzicht te krijgen in bovenstaande cijfers zijn zowel voor het beleid betaald parkeren als voor het vergunningenbeleid de kosten en opbrengsten gepresenteerd.

Beleid betaald parkeren	2007	2008	2009	2010
Opbrengsten betaald parkeren	+ 986	+ 914	+926	+1013
Kosten betaald parkeren	- 675	- 682	- 708	- 754
Exploitatieoverschot	+ 311	+ 232	+218	+ 259

Vergunningenbeleid	2007	2008	2009	2010
Opbrengsten vergunningenbeleid	+ 331	+ 346	+ 360	+ 361
Kosten vergunningenbeleid	- 618	- 687	- 732	- 776
Exploitatietekort	- 287	- 353	- 372	-415

Uit bovenstaande cijfers zijn de volgende tendensen te halen:

- de opbrengsten bij het betaald parkeren kennen een grillig verloop waarvoor geen directe oorzaak aan te wijzen is;
- de kosten bij het betaald parkeren zijn vooral in 2009 en 2010 toegenomen. Dit komt vooral doordat de kosten van de parkeercontrole zijn opgelopen;
- de opbrengsten van het vergunningenbeleid nemen gestaag toe;
- de kosten van het vergunningenbeleid zijn sterk gestegen. Deze stijging (€ 150.000) wordt voor € 43.000 veroorzaakt door stijgende kosten van de parkeercontrole, voor € 37.000 door kosten van bezwaren en klachten die in 2007 nog niet tot de parkeerexploitatie gerekend werden en voor de rest (€ 70.000) door hogere kosten voor het verstrekken van vergunningen.



De meest opvallende tendens in bovenstaand exploitatieoverzicht is de gestage groei van het exploitatietekort van het vergunningenbeleid en dat deze gestage groei niet opgevangen kan worden door een groei van het exploitatieoverschot bij het betaald parkeren.

2.4 Informatie over de kostenkant

De kostenkant van het parkeerbeleid heeft zich als volgt ontwikkeld (bedragen in duizenden euro's):

	2007	2008	2009	2010
Kosten	1.293	1.369	1.439	1.529
In indexcijfers	100	106	111	118
Consumentenprijsindex	100	102	104	105
Loonsom per arbeidsjaar	100	103	107	109

Bij deze cijferopstelling moet wel de opmerking gemaakt worden dat er in 2010 aanzienlijk meer kosten gemaakt zijn (€ 90.000), maar dat de extra inzet bij de parkeercontrole ook geleid heeft tot extra inkomsten. Het bedrag aan naheffingen en boetes nam in 2010 met € 91.000 toe.

Daarnaast moet opgemerkt worden dat pas sinds 2008 kosten worden gemaakt voor bezwarenafhandeling. Deze bedroegen in 2010 € 37.000.

Verder kan geconstateerd worden dat het leeuwendeel (90%) van de kosten voor het parkeerbeleid arbeidskosten zijn. De Rekenkamercommissie heeft begrepen dat in het kader van de nieuwe parkeernota onderzoek wordt gedaan naar efficiënte betaalmethoden en manieren om vergunningen te verstrekken waardoor op arbeidskosten bespaard kan worden.

Aan de kostenkant worden de volgende kosten onderscheiden:

1. beleidskosten
2. kosten voor de vergunningverlening
3. kosten voor de parkeercontrole
4. kosten voor de parkeerapparatuur
5. kosten voor het afhandelen van klachten en bezwaren

Ook in deze paragraaf is voor het vaststellen van de kosten weer gebruik gemaakt van de gegevens uit de jaarrekeningen van de betrokken jaren. De gegevens inzake het aantal fte's voor de verschillende activiteiten hebben betrekking op het jaar 2010.

De beleidskosten hebben betrekking op personeelskosten (0,2 fte) plus bijkomende kosten. Deze kosten zijn geleidelijk opgelopen van € 24.000 in 2007 tot € 27.000 in 2010. In indexcijfers van 100 (2007) naar 113 (2010)

De kosten voor vergunningverlening worden voornamelijk veroorzaakt door de personeelskosten (2,19 fte) plus bijkomende kosten. Ook wordt een deel van de publieksbalie/callcenter aan de vergunningverlening toegerekend. De kosten van deze post hebben zich de afgelopen jaren als volgt ontwikkeld (bedragen in duizenden euro's):

	2007	2008	2009	2010
Kosten vergunningverlening	210	252	275	279
Indexcijfer 2007 = 100	100	120	131	133

De kosten voor de parkeercontrole is verreweg de belangrijkste kostenpost. Zij vormen tweederde van de totale kosten van het parkeerbeleid. Ook binnen deze post zijn de personeelskosten (9,62 fte) plus bijkomende kosten van groot belang, maar niet zo overheersend als bij de andere posten. Binnen deze post spelen bedrijfsmiddelen een rol zoals voertuigen en telecommunicatieapparatuur. Bovendien valt rentederving die betrekking heeft



op het maaiveld parkeren (€ 161.000) onder deze kostenpost. Dit is het renteverlies als gevolg van de overname/koop van de rechten van het parkeren op het maaiveld van de Stadshart Amstelveen Ontwikkelingsmaatschappij (SAO).

De kosten van de parkeercontrole hebben zich de afgelopen jaren als volgt ontwikkeld (bedragen in duizenden euro's):

	2007	2008	2009	2010
Kosten van de parkeercontrole	946	934	973	1046
Indexcijfers 2007 =100	100	99	103	111

Bij de kostenstijging van 2009 naar 2010 moet wel opgemerkt worden dat in dat jaar de opbrengsten van het betaald parkeren toen ook sterk gestegen zijn van € 926.000 in 2009 naar € 1.013 in 2010. Toen is wel de parkeercontrole verbeterd.

Er moet nog een opmerking bij deze kostenpost gemaakt worden. Als de landelijke norm (CROW-norm¹) op Amstelveen zouden worden toegepast, is er een capaciteit nodig van 13,24 fte. Er wordt zoals eerder vermeld gewerkt met een capaciteit van 9,62 fte. Er wordt derhalve minder intensief gecontroleerd dan volgens de CROW-norm. Wel wordt bij het betaald parkeren gewerkt zoals ook al eerder vermeld met overgekwalificeerde mensen die ook ander handhavingswerk kunnen doen.

Bij de kosten voor de parkeerapparatuur overheersen uiteraard de kapitaallasten (afschrijving en rente) en de onderhoudskosten van de parkeermeters en -automaten. Ook de kosten voor het parkeerverwijssysteem en bebording vallen onder deze post. Er is 0,2 fte aan personeel ingezet voor dit onderdeel. De kosten hebben zich als volgt ontwikkeld (bedragen in duizenden euro's):

	2007	2008	2009	2010
Kosten van de parkeerapparatuur	113	125	129	141
Indexcijfers 2007 =100	100	111	114	125

De laatste kostenpost Bezwaren en klachten bestaat uit personeelskosten en bijkomende kosten. Het gaat om 0,57 fte. In 2007 speelde deze post nog niet. In 2008 ging het om € 33.000. De post is ieder jaar met € 2.000 opgelopen tot € 37.000 in 2010. In indexcijfers van 100 in 2008 tot 112 in 2010.

Een analyse van de kosten per vergunning levert het volgende beeld op. Er is een verschil in kosten per vergunning in zone A (het Stadhart) en zone B. De kostprijs in zone A is € 118 en in zone B € 140. Hierin is geen onderscheid gemaakt in de kosten voor bewoners en bedrijven. Het verschil in kostprijs tussen beide zones zit voornamelijk in het verschil in kosten voor het aanvragen van de vergunning (€ 21). Waarom daar zo'n groot verschil in zit, heeft met de ingewikkelde kostentoerekening te maken. De kostenopbouw voor beide zones ziet er als volgt uit:

	Beleid	Aanvraag	Controle	Bezwaren	Totaal
Zone A	2,24	40,41	69,32	6,02	117,98
Aandeel (%)	2	34	59	5	100
Zone B	2,24	61,33	70,34	6,02	139,92
Aandeel (%)	2	44	50	4	100

¹ Deze norm komt er op neer dat in zone A 1 fte wordt ingezet op 125 consumentenparkeerplaatsen en 288 vergunninghoudersplaatsen en in zone B 1 fte op 250 consumentenparkeerplekken en 575 parkeerplaatsen voor vergunninghouders.



Ook bij de kosten van het betaald parkeren kun je kijken naar kosten per parkeerplaats. De kosten per parkeerplaats in zone A liggen op zo'n € 1250 per parkeerplaats. Dit hoge kostenniveau wordt veroorzaakt doordat de kosten van het parkeerverwijssysteem (€ 120 per plek) en van de rentederving (€ 540 per plek) worden toegeschreven aan de parkeerplaatsen in deze zone. De kosten per parkeerplaats in zone B bedragen gemiddeld zo'n € 600. Tweederde van deze kosten bestaan uit controlekosten.

2.5 Informatie over de opbrengstenkant

Ook in deze paragraaf wordt gebruik gemaakt van de gegevens uit de jaarrekeningen 2007 tot en met 2010.

De opbrengsten van het vergunningenbeleid hebben zich de afgelopen jaren als volgt ontwikkeld (bedragen in duizenden euro's):

	2007	2008	2009	2010
Opbrengsten vergunningenbeleid	331	346	360	361
Indexcijfers 2007=100	100	105	109	109

De opbrengsten van het vergunningenbeleid kunnen in theorie toenemen doordat:

- de tarieven omhoog gaan
- er meer vergunningen versterkt worden
- er meer boetes vanwege fout parkeren worden uitgedeeld

Alle tarieven zijn van 2007 tot en met 2010 met 5 procent gestegen. In 2008 waren de tarieven hetzelfde als in 2007. In 2009 zijn de tarieven met 5% verhoogd en in 2010 zijn de tarieven niet verhoogd. Voor een uitgebreid overzicht van de afzonderlijke tarieven wordt verwezen naar bijlage 1. Het aantal verstrekte vergunningen is evenals de boetes in de loop der jaren licht toegenomen. Overigens is het zo dat de opbrengsten van de boetes in vergunninggebieden worden geadministreerd bij de opbrengsten van het betaald parkeren. Wel was er qua hoeveelheid verkochte vergunningen vanaf het begin een tegenvaller in de zin dat voor elke 100 beschikbare parkeerplaatsen maar 65 vergunningen werden verkocht. Bij het berekenen van de (kost)prijs van de vergunningen was uitgegaan van evenveel vergunningen als parkeerplaatsen.

Uit het onderzoek naar de tevredenheid onder bewoners over het parkeren in vergunningsgebieden gehouden in oktober 2009 blijkt dat bijna de helft van de bewoners (45%) 1 bewonersvergunning heeft, 8 procent heeft er meer dan 1 en bijna de helft (47%) heeft geen bewonersvergunning. De cijfers geven een enigszins vertekend beeld omdat in het deelgebied Stadstuinen de inwoners van een paar straten niet in aanmerking kwamen voor een bewonersvergunning omdat zij een eigen parkeergarage hebben. Zou het atypische deelgebied de Stadstuinen buiten beschouwing gelaten worden dan worden de percentages 48% (1), 9% (meer dan 1) en 43% (0). Wat betreft de bezoekersvergunningen liggen de verhoudingen als volgt: 34% heeft 1 bezoekersvergunning, 41% heeft er twee en 25% heeft er geen.

Bij de suggesties over de bewonersvergunning in dit onderzoek geeft de helft van de bewoners aan dat de prijs van de bewonersvergunning omlaag moet. Overigens zegt bijna tweederde dat door het vergunningparkeren de parkeersituatie in de buurt sterk verbeterd is.

In onderstaande tabellen is een overzicht gegeven van prijzen en het verkochte aantal vergunningen in de zones A en B in 2010.



	Zone A		Zone B	
Bewoners	Aantal	Prijs	Aantal	Prijs
Eerste bewoners	1248	70,40	616	70,40
Tweede bewoners	187	140,50	56	140,50
Eerste bezoekers	1767	16,60	561	16,60
Tweede bezoekers	<u>1083</u>	16,60	<u>237</u>	16,60
	4285		1470	

	Zone A		Zone B	
Bedrijven	Aantal	Prijs	Aantal	Prijs
Service	23	120,75	138	120,75
SH beperkt	11	629,80	0	-
SH onbeperkt	47	727,00	0	-
Diensten	0	-	130	60,40
Regulier	<u>14</u>	242,00	<u>49</u>	242,00
	95		317	

De opbrengsten van boetes in de vergunninggebieden buiten beschouwing gelaten en uitgaande van de uniforme kostprijs per zone van alle soorten vergunningen leveren de 3648 verkochte bezoekersvergunningen, gelet op de lage prijs in relatie tot de veronderstelde kostprijs, een groot verlies per vergunning (€ 100) op. Gemiddeld leverden de bewoners- en bezoekersvergunningen in 2010 € 38 op, terwijl de kostprijs € 118 was, een verlies per vergunning van gemiddeld € 80.

De gemiddelde opbrengst per bedrijfsvergunning in zone A was € 497, een winst per vergunning van € 379. Voor zone B brachten de bewoners- en bezoekersvergunningen in 2010 gemiddeld € 44 op, meer dan in zone A omdat er relatief minder bezoekersvergunningen werden verkocht. Aangezien de kostprijs per vergunning in zone B hoger ligt (€ 140) was het verlies per vergunning nog groter € 96. Hier was de gemiddelde opbrengst per bedrijfsvergunning maar € 116 (veel dienstenvergunningen) zodat hier een verlies per vergunning (€ 24) gerealiseerd werd.

In het najaar van 2010 is door het college voorgesteld een aantal tariefveranderingen door te voeren. Van het voorstel kan het volgende gezegd worden:

- het greep aan waar het probleem zat: het groeiende exploitatietekort bij het vergunningenbeleid;
- het benadrukte veel sterker het profijtbeginsel door een zakelijkere benadering tot uiting komend in geen verschil in prijs tussen de eerste en tweede bewonersvergunning, veel kleiner prijsverschil tussen de bewonersvergunningen en de bedrijfsvergunningen en het aanzienlijk verhogen van de prijs van de bezoekersvergunningen, waarbij tegelijkertijd de tariefstructuur is vereenvoudigd;
- het tekort werd bestreden door de opbrengsten te verhogen en niet door de kosten te verlagen in afwachting van de nieuwe Parkeernota waarin nader op mogelijkheden tot kostenverlaging zal worden ingegaan.

De voorgestelde vereenvoudigde tariefstructuur zag er als volgt uit:

Bewoners		Bedrijven	
Eerste bewoners	100,00	Service	120,00
Tweede bewoners	100,00	Stadshart beperkt	360,00
Bezoekers	90,00	Stadshart onbeperkt	480,00
		Diensten	120,00
		Regulier	240,00



Later is het voorstel voor de tarieven van de bewonersvergunningen veranderd: eerste bewonersvergunning blijft € 100, de tweede bewonersvergunning wordt duurder dan de eerste: € 160 en de eerste en tweede bezoekersvergunning wordt iets minder duur: € 75.

Bij het ramen van de opbrengsten voor 2011 met behulp van deze nieuwe tarieven wordt verondersteld dat per categorie hetzelfde aantal vergunningen verkocht zal worden als in 2010. Er wordt derhalve vanuit gegaan dat de bewoners en bedrijven niet op de voorgestelde prijsveranderingen zullen reageren.

De opbrengsten van het betaald parkeren hebben zich de afgelopen jaren als volgt ontwikkeld (bedragen in duizenden euro's):

	2007	2008	2009	2010
Opbrengsten betaald parkeren:	986	914	926	1.013
In indexcijfers 2007 = 100	100	93	94	103

Deze opbrengsten kunnen onderverdeeld worden in opbrengsten uit parkeergelden, naheffingsaanslagen, wegsleeppretributies en boetes voor zogenaamde Mulderfeiten. Ook hier zijn de bedragen weer in duizenden euro's.

	2007	2008	2009	2010
Parkeergelden	806	776	759	758
Naheffingsaanslagen	180	138	143	208
Wegsleeppretributies	-	-	7	4
Boetes (Mulderfeiten)	-	-	17	43
Totaal	986	914	926	1013

Naar de dalende opbrengsten van de parkeergelden is geen apart onderzoek gedaan. Als mogelijke oorzaken worden genoemd: economische recessie en de toenemende populariteit van kopen via internet waardoor er minder gewinkeld wordt. Daarnaast wordt gewezen op de toenemende inkomstenderving vanwege evenementen en de gehandicaptenparkeerkaart. Wel is helder dat de verbeterde parkeercontrole in 2010 tot toenemende opbrengsten bij de naheffingsaanslagen en bij de boetes heeft geleid.

Er zijn in zone A 299 betaalde parkeerplaatsen en in zone B 591. De parkeerplaatsen in zone A leveren per parkeerplaats gemiddeld een winst op van € 138. De kosten per plek zijn € 1.255 en de opbrengsten per plek € 1.393. Deze winst is uitsluitend toe te schrijven aan de 84 parkeerplaatsen in het Stadshart waar de opbrengst per plaats bijna € 2.750 is. Op de andere parkeerplaatsen in zone A wordt gemiddeld verlies geleden.

In zone B wordt per parkeerplaats een verlies geleden van € 14. De kosten per plek zijn € 595 en de opbrengsten per plek € 581.

De gemeente beschikt over zeer gedetailleerde gegevens per deelgebied over de winst of verlies per parkeerplaats. Er zijn maar drie deelgebieden waar op de parkeerplaatsen winst wordt gemaakt. Dat zijn het Stadhart (84 plaatsen), Groenhof (173) en het Oude Dorp (95). Deze vormen 40% van het totale aantal parkeerplaatsen. In alle andere deelgebieden wordt per parkeerplaats verlies geleden.

In sommige deelgebieden is het verlies per parkeerplaats zeer fors. Dit geldt voor 13 plaatsen in zone A waar het verlies per plek meer dan € 900 bedraagt. Het gaat om acht plaatsen in Meander en vijf plaatsen in Elsrijk. Bij dit verlies moet wel rekening gehouden worden met de bijdrage per plaats aan het parkeerverwijssysteem (€ 121) en aan de rentederving (€ 538). Als deze plaatsen geschrapt worden dan moeten deze kosten over minder



plaatsen verdeeld worden. In zone B zijn acht plaatsen met een verlies per plek van rond € 500: de zes plaatsen in de Graaf Florislaan en de twee plaatsen op het Keizer Karelplein.



3 Conclusies en aanbevelingen

3.1 Conclusies

1. In het parkeerbeleid heeft in de periode 2007-2010 het faciliteren van de groeiende mobiliteitsbehoefte en het reguleren van de parkeeroverlast met het oog op de economische ontwikkeling en de leefbaarheid van Amstelveen een belangrijkere rol gespeeld dan het realiseren van de kostendekkendheid.
2. Bij de parkeerexploitatie is in de periode 2007-2010 sprake van een stijgend exploitatietekort. Dat tekort wordt voornamelijk veroorzaakt door een stijgend exploitatietekort binnen het vergunningenparkeren
3. De kosten van het parkeerbeleid, voornamelijk arbeidskosten, zijn in de periode 2007-2010 niet alleen sneller gestegen dan de consumentenprijsindex maar ook sneller dan de arbeidskostenindex.
4. De opbrengsten van het betaald parkeren zijn sinds 2008 toegenomen. Deze toename wordt veroorzaakt door hogere opbrengsten aan boetes en aan naheffingsaanslagen en niet een hogere opbrengst aan parkeergelden.
5. Op zestig procent van de parkeerplaatsen wordt verlies geleden en op veertig procent wordt winst gemaakt. Deze laatste bevinden zich in drie van de achttien deelgebieden.

3.2 Aanbevelingen

1. Formuleer de kostendekkendheid van het parkeerbeleid als harde randvoorwaarde in de beleidsuitgangspunten.

De raad heeft aangegeven meer prioriteit toe te kennen aan de kostendekkendheid van de parkeerexploitatie. Om hieraan gestalte te geven, wordt aanbevolen deze wens ondubbelzinnig in de Parkeernota vast te leggen.

2. Stel een percentage vast voor de kostendekkendheid van het vergunningparkeren.

Op dit moment is de kostendekkenheid van het vergunningparkeren rond de 47%. De raad stelt een percentage vast waaraan de kostendekkendheid tenminste moet voldoen, eventueel met groeipad. De consequentie hiervan is dat het eventueel tekort door het betaald parkeren moet worden opgebracht. Hiervoor kan het noodzakelijk zijn de tarieven voor betaald parkeren bij te stellen.

3. Formuleer helder en eenduidig alle uitgangspunten die een rol spelen bij het vaststellen van de tarieven.

Op dit moment spelen niet geëxpliciteerde uitgangspunten een rol bij het vaststellen van de tarieven. Leg de uitgangspunten waar mogelijk vast in de Parkeernota.

4. Stel vast in welke mate burgerparticipatie wordt toegepast bij het formuleren van de uitgangspunten voor het parkeerbeleid.

Door burgers in een vroeg stadium te betrekken bij het formuleren van de beleidsuitgangspunten, kan het draagvlak worden vergroot en begrip worden gekweekt voor wederzijdse standpunten.



5. Voer een kritische doorlichting uit van de kostenposten voor het vergunningparkeren en het betaald parkeren, en de verdeling daarvan over de kostensoorten.

Dit betreft onder andere:

- a. *de toerekening van de controlekosten binnen het vergunningparkeren per bewonersvergunning en bezoekersvergunning (dat is nu gelijk);*
 - b. *de toerekening van de kosten van het parkeerverwijssysteem aan het betaald parkeren, en daarbinnen aan de verschillende zones (nu wordt alles toegerekend aan zone A en niets aan zone B);*
 - c. *of bepaalde parkeerplaatsen in bepaalde deelgebieden wel in stand gehouden moeten worden gelet op hun verliesgevendheid.*
6. Breng de kosten per vergunning en per parkeerplaats omlaag door optimalisatie van de controle en het invoeren van respectievelijk efficiënte aanvraagmethoden en betaalmethoden.

De Rekenkamercommissie is zich ervan bewust dat de ambtelijke organisatie hieraan al werkt. Niettemin wordt deze aanbeveling opgenomen om het belang te onderstrepen en de inspanningen kracht bij te zetten.



Bronnen

Parkeernota 2005-2010: Parkeren is maatwerk; gemeente Amstelveen, najaar 2004.

Vergunningparkeren in het Stadhart; Onderzoek naar de tevredenheid over parkeren in vergunninghoudersgebieden ; gemeente Amstelveen, februari 2010.

Notitie over Stand van zaken parkeerbeleid van september 2009.

Antwoordsset van 27 pagina's van het ambtelijk apparaat van Amstelveen op vragen van de Rekenkamercommissie van 3 mei 2011.

Antwoordsset van 3 pagina's van het ambtelijk apparaat van Amstelveen op nagekomen vragen van de Rekenkamercommissie van 17 mei 2011.

Interview door de Rekenkamercommissie op 11 april 2011 met de heren George Cremers (integraal manager Veiligheid Kabinet Handhaving, coördinator van het parkeerbeleid) en Jelle Westra (beleidsadviseur inzake het parkeerbeleid).

Interview door de Rekenkamercommissie op 11 mei 2011 met de heren George Cremers (hoofd Veiligheid Kabinet Handhaving en coördinator van het parkeerbeleid), Jelle Westra (beleidsadviseur parkeerbeleid) en Kees Koot (financieel adviseur inzake het parkeerbeleid).



Bijlagen

Bijlage 1

Tariefsontwikkeling parkeertarieven 2007 tot met 2010

	2007	2008	2009	2010
Bewoners				
Eerste bewoners	67,00	67,00	70,40	70,40
Tweede bewoners	33,80	133,80	140,50	140,50
Eerste bezoekers	15,80	15,80	16,60	16,60
Tweede bezoekers	15,80	15,80	16,60	16,60
Bedrijven				
Service	115,00	115,00	120,75	120,75
Stadshart beperkt	599,80	599,80	629,80	629,80
Stadhart onbeperkt	692,40	692,40	727,00	727,00
Diensten	57,50	57,50	60,40	60,40
Regulier	230,50	230,50	242,00	242,00
Betaald parkeren				
Zone A (35 min/ per uur)	1,00	1,00	1,05	1,05
Zone B (per uur)	1,00	1,00	1,05	1,05
Naheffingsaanslagen	48,00	49,00	50,00	51,00



Bijlage 2

Specificatie toerekening kosten parkeercontrole

In zone A werd in 2010 voor alle vergunningen per vergunning een bedrag van € 69,32 aan controlekosten toegerekend. Er waren in zone A 4380 vergunningen uitgegeven. De totale controlekosten in zone A bedroegen derhalve $4380 \times € 69,32 = € 303.600$

In zone B werd in 2010 voor alle vergunningen per vergunning een bedrag van € 70,34 aan controlekosten toegerekend. Er waren in zone B 1787 vergunningen uitgegeven.

De totale controlekosten in zone B bedroegen derhalve $1787 \times € 70,34 = € 125.700$

Controle voor het totale vergunningenbeleid kost: $€ 303.600 + € 125.700 = \text{€ } 429.300$

De controlekosten voor de parkeermeters en parkeerautomaten zijn opgebouwd uit een vast bedrag per parkeerplaats van € 53,82 en variabel bedrag dat wordt door de ligging. In het centrum (Stadhart, Stadstuinen en Meander) werd per plek € 423,13 aan variabele kosten toegerekend. Het gaat in het centrum om 294 plaatsen.

In Elsrijk West werd € 140 aan variabele kosten per plaats toegerekend. Het gaat hier om maar 10 plaatsen. In Elsrijk Midden/Oost waren de variabele kosten voor sommige plekken € 375 (5 plekken) en voor andere 187,50 (6 plekken).

In Buiten Noord A9 werd per plaats € 468,60 aan variabele kosten toegerekend. Het ging om 242 plekken.

In Buiten Zuid A9 waar het om 333 plaatsen ging, werd € 397 aan variabele kosten per plek toegerekend.

De totale controle kosten voor het betaald parkeren kan nu worden bepaald:

Vaste kosten alle plaatsen:	$890 \times € 53,82 =$	€ 47.900
Variabele kosten Centrum:	$294 \times € 423,13 =$	€ 124.400
Variabele kosten Elsrijk West:	$10 \times € 140,00 =$	€ 1.400
Variabele kosten Elsrijk Midden/Oost:	$5 \times € 375,00 =$	€ 1.875
Variabele kosten Elsrijk Midden/Oost:	$6 \times € 187,50 =$	€ 1.125
Variabele kosten Buiten Noord A9:	$242 \times € 468,60 =$	€ 13.400
Variabele kosten Buiten Zuid A9:	$333 \times € 397,00 =$	<u>€ 132.200</u>
Totaal		€ 422.300

De totale controlekosten van het betaald parkeren en vergunning parkeren waren in 2010: $€ 429.300 + € 422.300 = € 851.600$. De controlekosten voor het betaald parkeren vormen 49,6% van het totaal bedrag en de controle kosten van het vergunning parkeren 50,4% van totaal. Deze percentages zijn gebruikt om ook voor de andere jaren de controlekosten over beide onderdelen te verdelen.

De rentederving vanwege de overname/koop van de rechten op het maaiveld parkeren van de Stadhart Ontwikkelingsmaatschappij (SAO) ad € 161.000 die ook in de post parkeercontrole is ondergebracht, wordt geheel toegerekend aan het betaald parkeren.

Voorbeeld: Jaarrekening 2010 lasten parkeercontrole: € 1.046.000. Daar wordt eerst € 161.000 (rentederving) van afgetrokken. Het resterende bedrag € 885.000 wordt voor 49,6% (€ 439.000) toebedeeld aan de kosten voor de parkeercontrole van betaald parkeren en voor 50,4% (€ 446.000) aan de kosten voor vergunning parkeren.

Vervolgens worden bij de controlekosten van het betaald parkeren nog € 161.000 van de rentederving opgeteld.