



Rekenkamer  
**ROTTERDAM**

## **onderzoeksopzet parkeerbeleid Rotterdam**

februari 2014



## **1** inleiding

### **1-1** aanleiding

Het parkeerbeleid van de gemeente wordt gekenmerkt door een groot maatschappelijk belang en is een onderwerp dat veel burgers raakt. Iedereen die over een auto beschikt, heeft ermee te maken. Parkeren kent diverse aspecten zoals bereikbaarheid, ruimtegebruik, leefbaarheid en financiën. Met het parkeerbeleid als instrument kan de gemeente de bereikbaarheid, leefbaarheid en kwaliteit van de buitenruimte beïnvloeden. De gemeente kan onder meer gebruik maken van de volgende instrumenten om het parkeerbeleid vorm te geven: al dan niet betaald parkeren invoeren op straat, wijzigingen in parkeertarieven, het vaststellen van parkeernormen en het afgeven van vergunningen.

In maart 2011 is de rapportage 'Doorkijk Parkeersektor Rotterdam' beschikbaar gekomen.<sup>1</sup> In dit document is voor het eerst een integrale doorlichting van de parkeersektor opgenomen en zijn de beleidsmatige, organisatorische en financiële aspecten van de parkeersektor in kaart gebracht. Naar aanleiding van deze doorkijk zijn diverse verbeteracties in gang gezet, waarvan voor een deel de implementatie nog loopt. Zo is er in het kader van de modernisering straatparkeren in het najaar van 2013 een proef met kentekenparkeren in het Oude Noorden gehouden en zal kentekenparkeren per 1 januari 2015 over de hele stad worden uitgerold.

In de genoemde 'Doorkijk' zijn met name de financiële situatie van de parkeersektor en de verwachte financiële ontwikkelingen belicht. De 'Doorkijk' geeft echter geen inzicht in de mate waarin de gemeente erin slaagt parkeerproblemen doeltreffend en kosteneffectief aan te pakken. Dit alles vormde voor de rekenkamer aanleiding om hier onderzoek naar te doen.

### **1-2** leeswijzer

In de volgende paragraaf wordt kort de situatie met betrekking tot het parkeerbeleid in Rotterdam beschreven. Daarna, in paragraaf 3, volgt een uiteenzetting van de doel- en vraagstelling en de bijbehorende onderzoeksvragen. Aansluitend bevat paragraaf 4 een beschrijving van de onderzoeks aanpak, waarbij ook nader wordt ingegaan op de normen die de rekenkamer in dit onderzoek zal hanteren. Afsluitend volgt een paragraaf over de planning en organisatie van het onderzoek.



## 2 parkeerbeleid in Rotterdam

### 2-1 beleidsmatige context

#### strategienota 'Stedelijk Parkeerbeleid'

In 1998 heeft de raad de strategienota 'Stedelijk Parkeerbeleid' vastgesteld. Als doelen van dit beleid zijn gesteld:

- Garanderen van kwantitatief en kwalitatief voldoende stallings- en parkeergelegenheid voor bewoners en overig gewenst autoverkeer.
- Verminderen van files, autokilometrage en verkeershinder (geluid en luchtkwaliteit).
- Verminderen van het ruimtebeslag door parkeerinfrastructuur en verhogen van de kwaliteit van de buitenruimte in de stad (vrij vertaald: 'blik van de straat').

Er is na het verschijnen van de strategienota in 1998 geen nieuw stedelijk parkeerbeleid opgesteld. Parkeren maakt wel deel uit van het 'Verkeers- en Vervoersplan Rotterdam 2003-2020' (VVPR 2003-2020). Daarnaast is voor de binnenstad het verkeersplan 'Citylounge bereikt: een bereikbare en aantrekkelijke binnenstad' uitgewerkt (juli 2009). Dit verkeersplan voor de binnenstad is gebaseerd op vier pijlers. Een van de pijlers betreft parkeren, namelijk een 'klantgerichte parkeerstrategie' gericht op verschillende doelgroepen zoals bezoekers, bewoners en bedrijven.<sup>2</sup> Binnen deze parkeerstrategie zijn samengevat de volgende keuzes gemaakt:<sup>3</sup>

- Bezoekers krijgen een aanbod met veel Park + Ride-terreinen (P+R)<sup>4</sup> en nieuwe zogenoemde Park + Walkgarages (P+W).<sup>5</sup> Daarbij worden de tarieven zodanig aangepast dat parkeren op een P+R- en P+W-locatie goedkoper is dan parkeren op straat.
- Verschuiven van straatparkeren (30% minder) naar garageparkeren, ten behoeve van een aantrekkelijk verblijfsklimaat in de binnenstad.
- Realisatie van voldoende parkeervoorzieningen voor bewoners en werknemers op eigen terrein.
- De ruimte voor het uitgeven van vergunningen op de openbare weg wordt beperkt.
- Bedrijven realiseren een minimum aan parkeren aan eigen terrein en kunnen parkeervoorzieningen op P+R-terreinen inkopen voor de werknemers.

#### motie-Van den Born

Op 3 juli 2003 nam de raad bij de behandeling van de voorjaarsnota de motie-Van den Born aan. In de motie zijn uitgangspunten geformuleerd voor het invoeren van betaald parkeren:

- Voor parkeren in Rotterdam moet uitsluitend betaald worden als dit vanuit het reguleringsperspectief noodzakelijk is.
- Onder voorwaarde van het reguleringsperspectief wordt betaald parkeren ingevoerd binnen de hele ruit van Rotterdam.<sup>6</sup>

<sup>2</sup> Gemeente Rotterdam, 'Verkeersplan binnenstad', juli 2009, pag. 6.

<sup>3</sup> Gemeente Rotterdam, 'Verkeersplan binnenstad', juli 2009, pag. 7.

<sup>4</sup> Park + Ride betekent aan de rand van de stad parkeren en vervolgens met het openbaar vervoer doorreizen naar de binnenstad.

<sup>5</sup> Park + Walk betekent aan de rand van de binnenstad parkeren en vervolgens wandelend naar de bestemming gaan tegen betaling van een laag uurtarief.

<sup>6</sup> Het gebied dat wordt afgebakend door de A4, A20, A15 en A16.

- Stijging van de tarieven mag alleen met de inflatie of het moet aantoonbaar noodzakelijk zijn vanuit het reguleringsperspectief.
- Daarenboven mogen de tarieven in de parkeergarages, met uitzondering van de inflatiecorrectie, alleen stijgen als achterstallig onderhoud is weggewerkt.

Ook worden in de motie kaders gegeven voor de besteding van inkomsten uit betaald parkeren:

- Inkomsten mogen alleen aangewend worden ter dekking van investeringen in parkeervoorzieningen en ter dekking van de exploitatie van parkeervoorzieningen en de (toenmalige) dienst Stadstoezicht.<sup>7</sup> Dit betekent dat het geld dat in de parkeersector verdiend wordt, ook weer in de sector wordt uitgegeven. De sector moet 'zijn eigen broek ophouden'.<sup>8</sup>
- Ook vanuit andere inkomsten (zoals grondexploitaties) kunnen parkeervoorzieningen worden gerealiseerd.
- Investerings in nieuwe parkeervoorzieningen en in achterstallig onderhoud dienen direct van start te gaan, te beginnen in de buurten waar de parkeerdruk het grootst is.

#### **motie- 'De buurt bestuurt....en parkeert daarna zijn auto'**

Deze motie is in de raadsvergadering van 15 december 2011 met algemene stemmen aangenomen en bepaalt de procedure omtrent besluitvorming over het invoeren van betaald parkeren in een gebied. Dit proces bestaat uit de volgende stappen:<sup>9</sup>

- 1 Uitvoeren van parkeertellingen in de buurt. Wanneer er geen aanleiding vanuit een gebiedsontwikkeling is, wordt bij een parkeerdruk van 85% of hoger, en die voor een significant deel wordt veroorzaakt door bezoekers, in principe betaald parkeren ingevoerd.
- 2 Uitvoeren van een draagvlak onderzoek. Er wordt in de wijk een draagvlakonderzoek/enquête uitgezet. Als meer dan 50% van de bewoners en bedrijven (zeer) positief tegenover betaald parkeren staat, kan gesteld worden dat er draagvlak is voor de maatregel.
- 3 De resultaten uit de parkeertellingen en de enquête worden besproken met de deelgemeente. Het advies van de deelgemeente wordt meegenomen in de afweging om al dan niet betaald parkeren in te voeren in de buurt.
- 4 Bewoners en bedrijven worden per brief geïnformeerd over de resultaten en het besluit om wel of geen betaald parkeren in te voeren in de buurt.

Voor het van kracht worden van deze motie was het uitgangspunt dat betaald parkeren werd ingevoerd als de parkeerdruk te hoog werd. Bij een parkeerdruk tussen de 60-85% moest er vanuit gebiedsontwikkeling aanleiding zijn om betaald parkeren in te voeren. Wanneer er geen aanleiding vanuit gebiedsontwikkeling was, werd een parkeerdruk van 85% of hoger, voor een significant deel veroorzaakt door bezoekers, gehanteerd om betaald parkeren in te voeren.

---

<sup>7</sup> Na de clustervorming medio 2012 is de dienst Stadstoezicht opgegaan in het cluster Stadsbeheer.

<sup>8</sup> Gemeente Rotterdam, 'Rapportage Doorkijk parkeersector', maart 2011.

<sup>9</sup> Brief wethouder Verkeer over toezegging proces eventuele invoering betaald parkeren Bloemhof, 9 september 2013.

## 2-2 financiële context

### financiële informatie uit concernjaarstukken

In de concernjaarstukken komen de kosten en baten van het parkeerbeleid tot uitdrukking in het beleidsveld verkeer en vervoer (in de periode 2006 t/m 2010). Met ingang van de begroting 2011 is het product parkeren opgenomen in het beleidsveld stedelijke bereikbaarheid. Ter illustratie zijn in tabel 2-1 de lasten en baten met betrekking tot het parkeerproduct van de jaren 2011 en 2012 opgenomen.

**tabel 2-1: lasten en baten parkeren**

(x € 1.000)	2011		2012	
	baten	lasten	baten	lasten
exploitatie en beheer parkeren	70.349	62.234	75.271	68.831
<i>saldo</i>	<i>+ 8.115</i>		<i>+ 6.440</i>	
investeren in parkeren/realiseren parkeervoorzieningen	9.385	12.611	14.243	12.157

bron: concernjaarverslagen gemeente Rotterdam

De baten bestaan voornamelijk uit de opbrengsten uit straatparkeren (waaronder vergunningen) en de parkeergarages in eigendom van de gemeente. De lasten worden gevormd door de exploitatie van de parkeergarages, handhaving en toezicht en de afdracht aan het parkeerfonds.

### bouw- & investeringsprogramma en parkeerfonds

In december 2004 is het eerste 'Bouw- en Investeringsprogramma Parkeren en Stallen' (B&I) vastgesteld. Het programma omvat voor de periode 2006-2010, naast het opknappen van bestaande garages, de bouw van zestien garages met in totaal ongeveer 8.000 plaatsen. Het gaat om bezoekersgarages, wijkstallingsgarages en P+R-garages. De totale investering voor het programma bedraagt € 350 miljoen. In het B&I wordt door middel van het parkeerfonds de financiering geregeld van de bouw en exploitatie van nieuwe bezoekersgarages in het centrum, wijkstallingsgarages in de woonwijken en P+R-garages aan de rand van de stad.<sup>10</sup> In het parkeerfonds komen de inkomsten en de uitgaven in de parkeersektor van de gemeente samen. In 2011 is bijvoorbeeld € 7,7 miljoen afgedragen aan het parkeerfonds.

## 2-3 bestuurlijke en ambtelijke verantwoordelijkheid

De bestuurlijke verantwoordelijkheid voor het parkeerbeleid ligt bij de wethouder Haven, Verkeer en Regionale Economie. Ambtelijke verantwoordelijkheid is enerzijds neergelegd bij de afdeling Verkeer en Vervoer, vallend onder de directie Stedelijke Inrichting van het cluster Stadsontwikkeling. Anderzijds ligt er ook ambtelijke verantwoordelijkheid bij de afdeling Parkeervoorzieningen van het cluster Stadsbeheer.

<sup>10</sup> De bouwkosten van de P+R-garages worden via subsidies van de Stadsregio gefinancierd en geregeld door middel van het parkeerfonds.

Op strategisch niveau is de afdeling Verkeer en Vervoer verantwoordelijk voor het gemeentelijk parkeerbeleid omtrent parkeernormen, parkeervergunningen en parkeertarieven. Ook de afweging om in een gebied al dan niet parkeerregulering in te voeren valt hieronder. Daarnaast is deze afdeling de beheerder van het parkeerfonds. Het cluster Stadsbeheer is belast met de uitvoering van het gemeentelijk parkeerbeleid. De afdeling Parkeervoorzieningen is verantwoordelijk voor het beheer en de exploitatie van alle betaalde parkeerplaatsen op de openbare weg, alsmede van de gemeentelijke openbare garages en wijkstallingsgarages. Daarnaast is de afdeling Toezicht en Handhaving van het cluster Stadsbeheer verantwoordelijk voor het toezicht en de handhaving op het gebied van parkeren.



### 3 doel- en vraagstelling en afbakening

#### 3-1 onderzoeksvragen

##### **doelstelling**

Met dit onderzoek beoogt de rekenkamer een oordeel te geven over de mate waarin de gemeente Rotterdam parkeerproblemen doeltreffend en kosteneffectief aanpakt. Hierbij wordt met name de inzet van het instrument betaald parkeren onderzocht. Daarnaast gaat de rekenkamer na of er in de binnenstad sprake is van een succesvolle implementatie van de parkeerstrategie uit het verkeersplan 'Citylounge bereikt'.

Onder parkeerproblemen wordt in dit onderzoek onder meer een hoge parkeerdruk voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers verstaan. Onder parkeerproblemen kunnen ook zaken als 'te veel blik op straat' worden verstaan of een moeilijke bereikbaarheid van bepaalde delen van de stad voor bepaalde groepen.

##### **centrale vraag**

De centrale vraag luidt als volgt:

*Pakt de gemeente Rotterdam parkeerproblemen doeltreffend en kosteneffectief aan?*

De centrale onderzoeksvraag zal worden beantwoord aan de hand van onderstaande deelvragen. Hierbij zijn de deelvragen onderscheiden op de volgende niveaus:

- algemeen beleidsniveau (deelvraag 1)
- case studies in de buitenwijken (deelvragen 2 t/m 6)
- case studie parkeerstrategie verkeersplan 'Citylounge bereikt' (deelvraag 7)
- algemene vraag over de financiën (deelvraag 8)

##### **deelvragen**

- 1 Beschikt de gemeente Rotterdam over een adequaat opgezet parkeerbeleid?

##### *case studies*

- 2 Heeft de gemeente de parkeerproblematiek in het gebied voldoende in kaart gebracht?
- 3 Past de invoering van betaald parkeren binnen het geldende beleidskader en heeft de gemeente voldoende onderbouwd dat de invoering van betaald parkeren de parkeerproblematiek in het gebied kan oplossen?
- 4 Indien de gemeente naast betaald parkeren ook andere instrumenten heeft ingezet; past de inzet van deze instrumenten binnen het beleidskader en heeft de gemeente voldoende onderbouwd dat deze instrumenten de parkeerproblematiek in het gebied kunnen oplossen?
- 5 Heeft de gemeente de effecten van de invoering van betaald parkeren en eventuele andere instrumenten adequaat gemeten? Zo ja, wat zijn de effecten?
- 6 Hebben de ingezette instrumenten de parkeerproblemen in het gebied opgelost? Zo nee, heeft de gemeente een verklaring hiervoor?

##### *parkeerstrategie verkeersplan 'Citylounge bereikt'*

- 7 Heeft de gemeente voldoende invulling gegeven aan de uitvoering van de parkeerstrategie uit het verkeersplan 'Citylounge bereikt' en zijn de gewenste effecten bereikt?

*algemene vraag over de financiën*

- 8 Heeft de gemeente voldoende inzicht in de kosten en opbrengsten van de invoering van betaald parkeren en eventuele andere instrumenten? Zo ja, hoe verhouden de kosten en opbrengsten zich tot elkaar?

### 3-2 afbakening

#### onderzoeksperiode

De onderzoeksperiode heeft betrekking op de periode vanaf 2006. De reden hiervoor is dat op 8 december 2005 de bevoegdheid van het deelgemeentebestuur is ingetrokken om betaald parkeren in te voeren.<sup>11</sup> Vanaf dat moment neemt het college van B&W de besluiten over de invoering van betaald parkeren en hebben de deelgemeenten hierover formeel geen zeggenschap meer. Wel hebben de deelgemeenten adviesrecht bij de besluitvorming over de invoering van betaald parkeren. Deze werkwijze zal zo blijven, als de deelgemeenten na de gemeenteraadsverkiezingen in maart 2014 worden vervangen door de gebiedscommissies.

Met betrekking tot de parkeerstrategie voor de binnenstad zal de onderzoeksperiode starten vanaf 2009, het jaar waarin het verkeersplan 'Citylounge bereikt' is vastgesteld.

Momenteel is de gemeente Rotterdam bezig met het invoeren van kentekensparkeren. Hoewel dit op zichzelf geen instrument is om parkeerproblemen op te lossen, maar primair is bedoeld om de handhaving op betaald parkeren te vergemakkelijken, zal de rekenkamer in zijn onderzoek wel scherp oog houden op deze ontwikkeling. Waar mogelijk en relevant zal het betrokken worden bij de beantwoording van de onderzoeksvragen.

#### casestudies

Om de deelvragen 2 tot en met 6 te beantwoorden zal de rekenkamer een aantal cases selecteren. Uit een overzicht dat de rekenkamer heeft ontvangen van het cluster Stadsontwikkeling blijkt dat sinds 2006 op 33 plekken in de stad betaald parkeren is ingevoerd.<sup>12</sup> Om voldoende spreiding in de cases te waarborgen zal de rekenkamer onderstaande criteria hanteren:

- aanleiding voor de inzet van instrumenten; signalen van burgers, gemeten parkeerdruk, gebiedsontwikkeling, als gevolg van de invoering van betaald parkeren in omliggend gebied;
- omvang van het gebied (aantal parkeerplaatsen);
- geografische ligging;
- functie van het gebied (winkelgebied/wonen/bedrijventerrein);
- betaald parkeren ingevoerd, al dan niet in combinatie met andere instrumenten.

<sup>11</sup> Motie-Sonneveld, aangenomen door de raad op 13 november 2003.

<sup>12</sup> Cluster Stadsontwikkeling, 'Betaald parkeren in Rotterdam – historisch overzicht', versie juni 2012.

## 4 normenkader en onderzoeksaanpak

### 4-1 normenkader

Onderstaand is per onderzoeksvraag aangegeven welke normen de rekenkamer zal hanteren. Wanneer hiervoor aanleiding is zullen de normen in de loop van het onderzoek nader aangevuld en/of aangescherpt worden.

- 1 Beschikt de gemeente Rotterdam over een adequaat opgezet parkeerbeleid?
  - Het parkeerbeleid is integraal uitgewerkt in een beleidsnota en is actueel:
    - Er is een beleidsnota waarin alle relevante facetten van het parkeerbeleid aan bod komen.
    - De beleidsnota vormt de basis voor het parkeerbeleid zoals dat op dit moment wordt uitgevoerd.
  - Het parkeerbeleid bevat eenduidige doelen.
  - De instrumenten die voor de uitvoering van het beleid worden ingezet hangen logisch samen met de doelen die het parkeerbeleid nastreeft.

*case studies buitenwijken*

- 2 Heeft de gemeente de parkeerproblematiek in het gebied voldoende in kaart gebracht?
  - De gemeente heeft de parkeerproblematiek adequaat onderzocht:
    - De parkeerdruk is op verschillende momenten gemeten.
    - De mate van overlast die burgers ervaren is in kaart gebracht.
    - De oorzaak van het parkeerprobleem is geanalyseerd.
- 3 Past de invoering van betaald parkeren binnen het geldende beleidskader en heeft de gemeente voldoende onderbouwd dat de invoering van betaald parkeren de parkeerproblematiek in het gebied kan oplossen?
  - De invoering van betaald parkeren past gezien de aard van de parkeerproblematiek binnen de kaders van het geldende beleid.
  - De gemeente heeft voldoende beargumenteerd waarom de invoering van betaald parkeren het betreffende parkeerprobleem kan oplossen:
    - De gemeente heeft de verwachte effecten logisch beredeneerd en daarmee onderbouwd dat de invoering van betaald parkeren de betreffende parkeerproblematiek kan oplossen.
    - De gemeente heeft de verwachte effecten gekwantificeerd en daarmee onderbouwd dat de invoering van betaald parkeren de betreffende parkeerproblematiek kan oplossen.
- 4 Indien de gemeente naast betaald parkeren ook andere instrumenten heeft ingezet; past de inzet van deze instrumenten binnen het beleidskader en heeft de gemeente voldoende onderbouwd dat deze instrumenten de parkeerproblematiek in het gebied kunnen oplossen?
  - De inzet van de gekozen instrumenten past gezien de aard van de parkeerproblematiek binnen de kaders van het geldende beleid.
  - De gemeente heeft voldoende beargumenteerd waarom de ingezette instrumenten de betreffende parkeerproblematiek kunnen oplossen:
    - De gemeente heeft de verwachte effecten logisch beredeneerd en daarmee onderbouwd dat de instrumenten de betreffende parkeerproblematiek kunnen oplossen.

- De gemeente heeft de verwachte effecten gekwantificeerd en daarmee onderbouwd dat de instrumenten de betreffende parkeerproblematiek kunnen oplossen.
- 5 Heeft de gemeente de effecten van de invoering van betaald parkeren en eventuele andere instrumenten adequaat gemeten? Zo ja, wat zijn de effecten?
- De gemeente heeft de effecten adequaat gemeten:
    - De parkeerdruk voor de inzet van de maatregelen is op verschillende momenten gemeten en vastgelegd.
    - De parkeerdruk na de inzet van de maatregelen is op verschillende momenten gemeten en vastgelegd.
- 6 Hebben de ingezette instrumenten de parkeerproblemen in het gebied opgelost? Zo nee, heeft de gemeente een plausibele verklaring hiervoor?
- Het eerste deel van deze vraag is beschrijvend van aard. Voor de beantwoording hiervan zal de rekenkamer onder meer de meetgegevens analyseren en kijken naar de beleving van bewoners en/of ondernemers.
  - De gemeente heeft een plausibele verklaring wanneer het parkeerprobleem niet is opgelost (zij is logisch en voldoende onderbouwd).

*parkeerstrategie verkeersplan 'Citylounge bereikt'*

- 7 Heeft de gemeente voldoende invulling gegeven aan de uitvoering van de parkeerstrategie uit het verkeersplan 'Citylounge bereikt' en zijn de gewenste effecten bereikt?
- De uitvoering van de maatregelen is conform plan verlopen.
  - De resultaten zijn conform plan.

*algemene vraag over de financiën*

- 8 Heeft de gemeente voldoende inzicht in de kosten en opbrengsten van de invoering van betaald parkeren en eventuele andere instrumenten? Zo ja, hoe verhouden de kosten en opbrengsten zich tot elkaar?
- De gemeente heeft inzicht in de kosten van de ingezette instrumenten.
  - De gemeente heeft inzicht in de baten van de ingezette instrumenten.

#### 4-2 onderzoeksaanpak

##### **documentenonderzoek**

Voor het onderzoek zullen naast de documenten met betrekking tot de parkeerproblematiek in de casestudies ook andere documenten geraadpleegd worden. Hierbij valt te denken aan:

- verslaglegging van overleggen van de coördinatiecommissie parkeerkazaken (CPZ);
- verslaglegging van overleggen van de stuurgroep parkeren;
- agendaposten;
- relevante wet- en regelgeving met betrekking tot het parkeerbeleid;
- relevante college- en stafverslagen met betrekking tot het parkeerbeleid;
- begrotingen en jaarverslagen;
- relevante college- en raadsstukken met betrekking tot het parkeerbeleid;
- vakliteratuur en overige onderzoeken op het gebied van parkeren.

### **interviews**

Naast het documentenonderzoek zullen gesprekken met betrokkenen worden gevoerd. Het ligt in de verwachting dat de volgende personen worden geïnterviewd:

- de verantwoordelijke wethouder;
- ambtenaren, betrokken bij beleid en uitvoering;
- vertegenwoordigers van bewonersgroepen, winkeliersverenigingen of belangengroeperingen die zich bezighouden met de parkeerproblemen in bepaalde gebieden;
- eventueel andere betrokkenen zoals bijvoorbeeld woningcorporaties en/of deskundigen op het beleidsterrein.



## **5 organisatie, planning en procedure van het onderzoek**

### **5-1 organisatie**

Het onderzoek zal worden uitgevoerd door de volgende medewerkers van de rekenkamer en een stagiaire van de opleiding Bestuurskunde van de Erasmus Universiteit Rotterdam:

- mevrouw Yiman Fung;
- mevrouw Nicole Kuijpers;
- de heer Rolf Willemse (projectleider);
- mevrouw Moniek Plukhooij (stagiaire).

### **5-2 planning en procedure**

De uitvoering van dit onderzoek start in februari 2014. De bevindingen uit het onderzoek worden in een concept nota van bevindingen vastgelegd. De rekenkamer stelt de gemeente in de gelegenheid op deze bevindingen te reageren door de concept nota van bevindingen voor ambtelijk wederhoor aan te bieden. Na verwerking van de ambtelijke reacties stelt de rekenkamer een bestuurlijke nota op. Daarin presenteert de rekenkamer de conclusies en aanbevelingen die volgen uit het onderzoek. De bestuurlijke nota zal, met de nota van bevindingen als bijlage, voor wederhoor aan het college van B en W worden voorgelegd. De reactie van het college van B en W wordt samen met het nawoord van de rekenkamer in het rapport opgenomen. De aanbidding van het rapport aan de gemeenteraad staat gepland voor eind 2014.