

Van parkeerbeleid via burger naar beleid: een cyclus?

Dr. Marc Witbreuk
VanMarleWitbreuk
m.witbreuk@vanmarlewitbreuk.nl

Drs. Frank van Marle
VanMarleWitbreuk
f.vanmarle@vanmarlewitbreuk.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
november 2010, Roermond**

Samenvatting

Van parkeerbeleid via burger en bezwaar naar beleid: een cyclus?

Dit essay gaat over de vraag of de relatie tussen parkeerbeleid en uitvoering wel een cyclus is. Parkeerbeleid heeft als oogmerk om problemen op te lossen. Bereikbaarheidsproblemen (het sturen van de vraag naar parkeergelegenheid) maar ook leefbaarheidproblemen (in veel woonwijken is sprake van parkeeroverlast).

Om het parkeren in goede banen te leiden, kunnen gemeenten verschillende regelingen treffen. Het gaat hierbij om invoering betaald parkeren, vergunningenparkeren en tijdsduur beperkingen. In het vergunningenparkeren worden vaak zakelijke vergunningen, bewonersvergunningen en bezoekersvergunningen verleend.

In de praktijk blijkt dat in veel gemeenten bezwaren worden afgehandeld die gaan over het al dan niet toekennen van een parkeervergunning. Soms ook, terwijl betrokkene, gezien de voorschriften die in de parkeerverordeningen vermeld staan, geen recht heeft op een parkeervergunning. Dit roept de vraag op of er een relatie is tussen de parkeerverordening en het aantal en aard van de bezwaren. En andersom, of er bij de aanpassing van het beleid ook rekening gehouden wordt met de in de praktijk ervaren problemen. Om dit te onderzoeken is onderzoek verricht bij een drietal middelgrote gemeenten, namelijk Apeldoorn, Enschede en Zwolle.

1. Inleiding

In Nederland neemt het autobezit nog altijd toe. In steeds meer delen van de steden ontstaat een tekort aan parkeerplaatsen waardoor een hoge parkeerdruk kan ontstaan, denk aan stadscentra. Om het parkeren in goede banen te leiden, kunnen gemeenten verschillende regelingen treffen. Vaak wordt bij de invoering van gereguleerd parkeren ook een vergunningenbeleid gevoerd. Daarbij worden vaak zakelijke vergunningen, bewonersvergunningen en bezoekersvergunningen verleend.

In de praktijk blijkt dat tegen beslissingen op een aanvraag voor een parkeervergunning bezwaren worden ingediend. Bezwaren die gaan over het al dan niet toekennen of verlengen van een parkeervergunning. Dit roept de vraag op hoe gemeenten hier efficiënter mee om kunnen gaan. Is er bijvoorbeeld een verband tussen de bezwaren en de inhoud van de parkeerverordeningen en daarbij behorende besluiten? Hierbij gaat het vooral om vragen zoals of de Parkeerverordening voor één uitleg vatbaar is, of de voorschriften niet in strijd zijn met het parkeerbeleid en of de verordening een goede vertaling is van het parkeerbeleid.

2. Onderzoek

In ons onderzoek stonden drie middelgrote gemeenten centraal: Apeldoorn, Enschede en Zwolle. In deze drie gemeenten is gekeken naar:

- het parkeerbeleid
- de parkeerverordeningen en daarbij behorende besluiten
- de bezwaren tegen beslissingen op parkeervergunningaanvragen (2009)

Parkeerbeleid wordt vertaald naar een Parkeerverordening en onderliggende besluiten. Op basis van de verordening en besluiten worden parkeervergunningen verstrekt. Uitgangsgedachte van het onderzoek was dat de bezwaarschriften op vergunningaanvragen mogelijk te maken zouden kunnen hebben met "niet goede" parkeerverordeningen of met een "niet goede" vertaling van het parkeerbeleid in de verordeningen. Er zijn twee doelstellingen gehanteerd:

1. Inzicht krijgen in de relatie tussen de inhoud van het parkeerbeleid en de inhoud van de parkeerverordeningen en onderliggende besluiten (een "slechte" vertaling van het parkeerbeleid naar de parkeerverordening kan van invloed zijn op het aantal bezwaren).
2. Inzicht krijgen in de relatie tussen de inhoud van de parkeerverordeningen en onderliggende besluiten en het aantal en de aard van de bezwaarschriften.

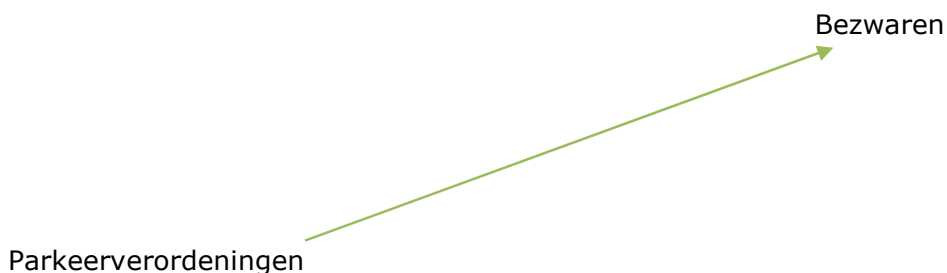
Einddoel was om tot aanbevelingen te komen voor een "goede" Parkeerverordening, waarbij het aantal bezwaren tot een minimum wordt beperkt wordt.

In het schema op de volgende pagina geeft de **blauwe** pijl de relatie tussen het parkeerbeleid en de bezwaren aan. Deze loopt via de parkeerverordeningen, omdat hierin het beleid wordt vastgelegd. Wijziging van beleid kan leiden tot wijziging in het aantal/aard bezwaren. Zo kan invoering van een nultarief bijvoorbeeld leiden tot een afname van het aantal bezwaren (tegen vergunningtarief).

Bij de **groene** pijl gaat het om de relatie tussen de parkeerverordeningen en de bezwaren. "Niet goede" parkeerverordeningen kunnen leiden tot bezwaarschriften. Naarmate een verordening duidelijker en completer is, wordt aangenomen dat het aantal bezwaarschriften dat wordt ingediend afneemt.

Parkeerbeleid





3. Wettelijk kader parkeerbeleid

Gemeenten zijn in Nederland verantwoordelijk voor parkeerbeleid. Het reguleren van het parkeerbeleid vindt plaats binnen een aantal wettelijke kaders:

- *Gemeentewet*

De gemeentewet verleent de gemeenteraad (artikel 149) de bevoegdheid om verordeningen vast te stellen. Relevante artikelen ten aanzien van het reguleren van parkeren zijn:

- Artikel 225: grondslag heffing parkeerbelasting
- Artikel 234: wijze van heffing

- *RVV 1990*

Het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (afgekort RVV 1990) bevat onder meer een aantal verbodsregels ten aanzien van de plaats en wijze van parkeren van een motorvoertuig en een overzicht van alle parkeertekens en parkeerborden..

- *Wegenverkeerswet*

De Wegenverkeerswet geeft regels met betrekking tot weggebruik en gedrag in het verkeer. In deze wet staan bepalingen om het verkeer in goede banen te leiden. De Wegenverkeerswet biedt de mogelijkheid om hinderlijk en gevaarlijk geparkeerde voertuigen af te slepen. De wet geeft het college de bevoegdheid om verkeersbesluiten (artikel 18d) te nemen.

- *Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wet Mulder)*

Deze wet heeft tot doel afdoening van veel voorkomende lichte verkeersovertredingen, bijvoorbeeld stoepparkeren en parkeren bij een parkeerverbod. De wet geeft aan in welke gevallen er een sanctie kan worden opgelegd en welke sanctie er mag worden gegeven. De sanctie wordt opgelegd bij gedagtekende beschikking en tegen deze sanctie kan administratief beroep worden ingesteld bij de kantonrechter (zie artikel 9) en vervolgens staat er hoger beroep open bij de officier van justitie te Leeuwarden.

Gemeenten die parkeerbeleid opstellen en voeren, dienen dit uit te werken in een Parkeerverordening en een Verordening parkeerbelastingen. In beide verordeningen kunnen onderwerpen worden genoemd, waarvan de gemeenteraad vindt dat de uitwerking ervan door het college dient te geschieden door middel van uitvoeringsbesluiten. Het Aanwijzingsbesluit en het Besluit Uitgifte Parkeervergunningen zijn de meest voorkomende vormen.

- *Parkeerverordening*

Een parkeerverordening is het geheel van regels over het gebruik van en de betaling voor parkeerplaatsen en over de verlening van parkeervergunningen, ontheffingen en abonnementen. Vaak worden de verschillende soorten vergunningen ook in de verordening omschreven.

- *Verordening Parkeerbelastingen*

Een verordening Parkeerbelastingen omvat het geheel van regels omtrent de heffing en invordering van parkeerbelastingen, zowel bij gebruik van parkeerapparatuur, als bij parkeervergunningen. Er zijn twee vormen van parkeerbelasting te onderscheiden, namelijk belasting voor het parkeren van een voertuig bij parkeerapparatuur en belasting ter zake van een gemeentewege verleende parkeervergunning. In de verordening wordt vastgelegd wie wanneer belastingplichtig is, en hoe de belasting moet worden voldaan.

- *Aanwijzingsbesluit*

In het Aanwijzingsbesluit staan de plaatsen weergegeven waar tegen betaling mag worden geparkeerd en plaatsen die bestemd zijn voor het parkeren door vergunninghouders. In zo'n besluit wordt uitgewerkt waar er sprake is van betaald parkeren, alsmede het tijdstip en de wijze waarop tegen betaling mag worden geparkeerd.

- *Besluit uitgifte parkeervergunningen*

In het Besluit Uitgifte Parkeervergunningen staan veelal geregeld: de uitgiftecriteria, de aan de vergunningen verbonden voorschriften, de wijze van vergunningverlening, een eventuele wachtlijst etc.

4. Vergunningverlening en rechtsbescherming

Vergunningverlening

Veel gemeenten die parkeerbeleid voeren, kiezen ook voor vergunningparkeren. Een vergunning is een publiekrechtelijke aanduiding voor een beschikking van een bestuursorgaan waarbij een bepaalde handeling wordt toegestaan. Er bestaan verschillende soorten vergunningen:

1. Belanghebbendenvergunning: deze vergunning wordt veelal afgegeven aan bewoners en/ of bedrijven. Zij mogen met zo'n vergunning parkeren op plaatsen die gereserveerd zijn voor belanghebbenden. De kosten die belanghebbenden betalen voor een vergunning zijn een vorm van parkeerbelastingen.
2. Vrijstelling van betaalplicht aan de parkeerautomaat: deze vergunning houdt in dat een persoon een vrijstelling kan "kopen" bij de gemeente. Deze persoon mag dan gedurende de geldigheid van de vrijstelling van betalen (bijvoorbeeld één jaar) parkeren op de betaald parkeren plaatsen in de gemeente, of een gedeelte daarvan zonder te betalen bij de parkeerautomaat.
3. Ontheffing op parkeerverbod: met deze vergunning mag geparkeerd worden op plaatsen waar normaal gesproken niet geparkeerd mag worden.

Een besluit om een vergunning te verlenen is een beschikking. Vrijwel altijd is een beschikking een juridisch besluit van een bestuursorgaan ten aanzien van een individuele burger. In de meeste gevallen worden parkeervergunningen verleend door een Publieksdienst van de gemeente. Ook aan de aanvraag worden een aantal voorwaarden verbonden, deze staan in de Parkeerverordening en/of in een Uitgiftebesluit. In de beschikking kan ook worden vastgesteld dat de vergunningaanvraag wordt afgewezen (in dat geval is op de aanvraag dus negatief beslist door de gemeente).

Rechtsbescherming

Indien burgers het oneens zijn over een negatieve beslissing op een vergunningaanvraag, bestaat de mogelijkheid tot het indienen van een bezwaarschrift bij het college. Een bezwaarschrift is een schriftelijk stuk en een juridische voorziening waarmee een besluit van een bestuursorgaan wordt aangevochten. Bij parkeervergunningen kan het bezwaarschrift gaan over:

- een schriftelijke afwijzing van een vergunningaanvraag (de burger komt niet in aanmerking voor een parkeervergunning)
- het intrekken van een vergunning (waar de burger het niet mee eens is)
- het verlenen van een vergunning onder bepaalde voorwaarden (waar de burger het niet mee eens is).

Artikel 7:11 Algemene wet bestuursrecht bepaalt dat het primaire besluit waar het bezwaarschrift betrekking op heeft, moet worden heroverwogen. Hieruit vloeit voort dat niet alleen de indiener van het bezwaar, maar ook het verwerende bestuursorgaan nieuwe gronden moet kunnen inbrengen.

Enkele karakteristieken van de bedoelde bezwaarprocedures zijn:

- Alleen een belanghebbende is bevoegd een bezwaarschrift indienen.
- Bij de gemeente is er een (juridische vak)afdeling die de bezwaren afhandelt.
- Vaak wordt een bezwaarschrift afgehandeld door deze vakafdeling in samenwerking met een onafhankelijke adviescommissie (bezwarencommissie). Soms vindt er een openbare hoorzitting plaats. Dit in het kader van de hoorplicht. Als na het horen aan het bestuursorgaan relevante nieuwe gronden, nieuwe feiten of nieuwe omstandigheden bekend zijn geworden, moet dit aan de belanghebbende worden meegedeeld. Deze moet in de gelegenheid worden gesteld daarover te worden gehoord. Het advies van de adviescommissie moet schriftelijk worden uitgebracht. Het advies is niet bindend. Het advies moet met de beslissing (op bezwaar) van het bestuursorgaan worden mee gezonden.
- De beslistermijn op bezwaar bedraagt zes weken. Indien er een commissie is ingesteld, bedraagt de termijn tien weken na ontvangst van het bezwaar.
- Bezwaarschriften kunnen gegrond of ongegrond worden verklaard, wat tot gevolg heeft dat de belanghebbende wel of niet in het gelijk wordt gesteld (en bijvoorbeeld toch in aanmerking komt voor een parkeervergunning).

Indien een belanghebbende het oneens is met de beslissing op het bezwaar, staat er nog een rechtsmiddel open, namelijk het instellen van beroep. Het beroep wordt ingediend bij het college. Het college stuurt het beroepschrift en het bestreden besluit plus alle aanvullende dossierstukken naar de rechtbank. Een beroepschrift dient binnen zes weken na de ontvangst van de beslissing op bezwaar te worden opgestuurd. De uitspraak van het beroep is openbaar. Dit staat geregeld in de Wet openbaarheid van bestuur (Wob). Voor het indienen van beroep gelden dezelfde eisen en termijnen als voor het indienen van een bezwaarschrift.

Tegen de uitspraak van de rechtbank is nog hoger beroep mogelijk. Voor zaken aangaande parkeervergunningen is de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State bevoegd (zie artikel 20 Wet op de Raad van State).

5. De praktijk in enkele middelgrote steden

Bezwaarschriften

In het onderzoek zijn alle bezwaren onderzocht die in 2009 in de gemeenten Apeldoorn (9), Enschede (2) en Zwolle (13) zijn ingediend tegen een beslissing op een vergunningaanvraag. Qua aard van de bezwaarschriften kan het volgende worden geconstateerd:

- Bezwaren worden meestal ingediend tegen afwijzingen (dus situaties waarin de parkeervergunning niet wordt verleend).
- In een aantal gevallen is sprake van bezwaar tegen het intrekken van een vergunning.
- In een enkel geval is een bezwaar ingediend tegen een uitgegeven parkeervergunning.
- De meeste bezwaren hebben betrekking op een bewonersvergunning (dit is ook vaak in aantal de grootste groep waaraan een vergunning worden verleend).

In ongeveer de helft tot driekwart van de gevallen is het bezwaar gegrond verklaard, en daarmee is toch een parkeervergunning verleend. Dat is objectief gezien een hoog slagingspercentage.

Er is een aantal twistpunten te duiden:

- Het al dan niet beschikken over eigen parkeergelegenheid

In de meeste gevallen is het twistpunt het al dan niet beschikken over een eigen parkeervoorziening (als een bewoner over eigen parkeergelegenheid beschikt, heeft hij geen recht op een parkeervergunning). Volgens de gemeente is beschikt een aanvrager dan over eigen parkeergelegenheid, terwijl de aanvrager zelf van mening is dat dit niet het geval is. In een aantal gevallen is er wel een eigen parkeervoorziening, maar kan de bewoner er door een aantal factoren geen gebruik van maken. De parkeergelegenheid is bijvoorbeeld onbereikbaar geworden of is te klein voor de betreffende auto. In dit soort gevallen kan er gebruik worden gemaakt van de uitzonderingsregel waardoor er eventueel toch een parkeervergunning wordt verleend.

Een interessante casus betreft een situatie in Apeldoorn waarin de aanvrager een parkeervergunning aanvraagt, terwijl volgens de gemeentelijke gegevens werd beschikt over een eigen parkeergelegenheid voor twee auto's. Dit was ook het geval, tot na een verhuizing. Toen de aanvrager er pas woonde, had deze van de oprit een mooie tuin gemaakt in het kader van een mooi straatbeeld. Dit hadden de burens namelijk ook. Hiermee was wel de parkeergelegenheid voor twee auto's verdwenen. De aanvrager vroeg na verbouwing van haar oprit een parkeervergunning aan. Deze werd afgewezen. Omdat de eigen parkeervoorziening inmiddels veranderd was in tuin, tekende de aanvrager bezwaar aan. Deze casus is door de adviescommissie behandeld en deze heeft geconstateerd dat in dit geval twee beleidslijnen tegenstrijdig zijn. Enerzijds een mooi straatbeeld en voortuin, maar anderzijds is het wegnemen van parkeergelegenheid voor risico van de bewoner. De commissie vond dat er toch een parkeervergunning moest worden verleend, omdat de oprit de bestemming "Tuin" had gekregen. Het bezwaar werd dan ook gegrond verklaard. Na enige discussie hierover heeft de gemeente besloten het advies van de commissie op te volgen. Tegelijkertijd wordt ook gekeken hoe een precedentwerking kan worden voorkomen.

- Het vergunningenplafond

Een volgend twistpunt ligt in het maximum aantal te verstrekken vergunningen per adres (meestal één). Zo is er een casus waarbij een bewoner drie auto's had. Hier betrof het een aanvrager die voor één auto al een parkeervergunning had en een tweede auto parkeerde op de eigen oprit. De aanvrager kwam voor de derde auto niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Een oplossing in dit soort gevallen kan bijvoorbeeld liggen in het gebruik van een bezoekers kraskaart of het verlenen van een vergunning op meerdere kentekens.

- Definitie eigenaar/houder van een motorvoertuig

Een ander twistpunt is het punt dat alleen de "eigenaar of houder van een motorvoertuig" in aanmerking komt voor een parkeervergunning. Bij één casus bleek dat de aanvrager geen volledige eigenaar was van het voertuig. Hij was echter wel mede-eigenaar van het voertuig. Wie eigenaar of houder is van het voertuig, moet blijken uit het kentekenbewijs. De auto wordt echter niet op naam van een mede-eigenaar geregistreerd. Op grond van de verordening werd dus geen parkeervergunning verleend aan betrokkene. Naar aanleiding van het ingediende bezwaar, werd door de adviescommissie opgemerkt dat uit de verordening niet kon worden opgemaakt wat dient te worden verstaan onder "de eigenaar van een motorvoertuig". Naar mening van de commissie kon de aanvrager (mede-eigenaar van het voertuig) ook/wel worden aangemerkt als eigenaar. Volgens haar sloot de Parkeerverordening op geen enkele wijze uit, dat eigenaren van een auto waarvan het kenteken op naam van een derde staat geregistreerd, in aanmerking kunnen komen voor een bewonersvergunning. De

verweerder, respectievelijk de gemeenteambtenaar, heeft het advies opgevolgd. Dit betekent dat de parkeervergunning is verleend aan de mede-eigenaar van het voertuig.

Factoren die het aantal bezwaarschriften beïnvloeden

In het onderzoek is een aantal factoren naar voren gekomen dat invloed heeft op de hoeveelheid bezwaarschriften die verwacht kunnen worden aangaande parkeervergunningen:

- Goede dienstverlening: helder communiceren (eerlijk advies en telefonische contacten in fase van aanvraag en afwijzing aanvraag). In het geven van een eerlijk advies hoort ook het uitleggen waarom indiener niet in aanmerking komt voor een parkeervergunning en het wijzen op alternatieven. Hierdoor ontstaat begrip en blijft bezwaar vaak achterwege.
- Pre-meditation tussen de gemeente en indiener bezwaarschrift. Dit houdt in dat door beide partijen naar een oplossing wordt gekeken om het probleem op te lossen. Dit leidt vaak tot intrekking van het bezwaar.
- Gedrag van de burger (mondig en makkelijk en kost niet veel tijd om een bezwaar in te dienen; dit kan ook digitaal worden gedaan).
- De mate waarin het vergunningenbeleid stringent is en eenduidig. Als het zo is, dat het toewijzingsbeleid niet eenduidig is en niet alle gevallen op dezelfde manier worden behandeld, dan is dat een voedingsbodem voor bezwaarschriften.
- De kosten van de vergunning. Zo hebben gehandicapten vaak geen belastingplicht voor een gehandicaptenkaart. Hierdoor kunnen er geen bezwaren binnen komen van gehandicapten (tegen het vergunningtarief).
- Informatie: burgers weten niet altijd of ze recht hebben op een parkeervergunning. Duidelijke en toegankelijke informatievoorziening hierover (o.a. website gemeenten) kan onnodige bezwaren voorkomen. Daarbij is ook de helderheid van de Parkeerverordening an sich van belang.
- Veranderde regelgeving in het beleid. Wanneer er zich een wijziging voordoet in het parkeerbeleid, komen er meer bezwaren binnen. Daartoe hoort ook de veelal optredende noodzaak tot uitbreiding van het vergunningengebied.
- Maatwerk. Als een gemeente bereid is tot maatwerk of tijdelijke oplossingen (bijvoorbeeld kwartaalvergunning om iemand gelegenheid te geven om situatie te herzien), heeft dat een beperkende invloed op het aantal bezwaren.

Genomen maatregelen

De onderzochte gemeenten trekken wel lering uit het feit, dat er bezwaarschriften worden ingediend, die voor een (aanzienlijk) deel ook nog gegrond worden verklaard. Dat leidt tot verschillende maatregelen, zoals:

- Aanpassing van de parkeerverordening: bepalingen toegevoegd ten aanzien van het hoofdgebruiker- en houderschap, zodat aan hoofdgebruikers en mede-eigenaren ook een parkeervergunning kan worden verleend.
- Aanpassing van de verordening: het toevoegen of wijzigen van de regel, dat het recht op een parkeervergunning komt te vervallen als er niet wordt voldaan aan de betalingsplicht.
- Aanpassing van de verordening: eenduidiger definities (wat is een zelfstandige woning).
- Een parkeervergunning kan worden verleend op meerdere kentekens. Bewoners hebben dan zelf de keuze welke auto zij in het vergunningengebied parkeren.
- Beter monitoren op de aanwezigheid van "eigen parkeergelegenheid".
- Het gaan hanteren van een nul tarief. Dit houdt in dat burgers binnen enkele jaren over een gratis parkeervergunning kunnen gaan beschikken.
- Het introduceren van een overloopvergunning (vergunning voor een andere straat of zone).
- Introduceren van automatische incasso, waardoor vergunninghouder niet meer kan vergeten de betaling te verrichten.

Suggesties voor te nemen maatregelen

Naast de maatregelen die de gemeenten genomen hebben, kunnen de volgende maatregelen nog worden aanbevolen:

- Eenduidiger dienstverlening waarin heldere informatie wordt verstrekt. Een goed advies bij voornemens van een burger om een aanvraag of bezwaar in te dienen.
- Lijnen tussen burger en gemeente korter maken. Inrichting of verdere verbetering van een KlantenContactCentrum. Dat KCC vormt het meldpunt voor alle problemen (telefoontjes en reactie op bezwaar), maar is ook het punt waar de belanghebbende een aanvraag kan indienen. Momenteel ontbreekt het vaak aan een dergelijk centraal punt. Kanaalsturing, zodat de stroom bezwaarmakers weten wie zij kunnen bereiken en wat zij moeten doen.
- Verstrekken van een kwartaalvergunning om de aanvrager een tijdsperiode de mogelijkheid te geven om de situatie te herzien. Voorbeeld: aanvrager krijgt de mogelijkheid om garagebox op te ruimen, zodat hij deze box kan gebruiken als een parkeervoorziening
- Het parkeerbeleid en de Parkeerverordening kan duidelijker worden geformuleerd. Daarbij hoort ook het duidelijker definiëren van begrippen als "zelfstandig woonobject", "(mede) eigenaar", "houder", "medebewoner" en "voorwaarde gezinsverband" met de daarbij behorende vereisten.
- Pre-meditation. Door persoonlijk contact tussen gemeente en burger scheidt de gemeente vertrouwen aan de burger. Ook houdt pre - mediation in dat er samen tot een oplossing wordt gekomen. (bijvoorbeeld het afgeven van een parkeerabonnement in plaats van een parkeervergunning)
- Eerst een voornemen om een besluit af te wijzen, daarna pas besluit nemen waartegen bezwaar openstaat.

6. Conclusies en aanbevelingen

Er is een relatie tussen het aantal en de aard van de bezwaren aangaande parkeervergunningen en de inhoud van de Parkeerverordening. Omdat begrippen niet altijd goed (nauwkeurig) gedefinieerd worden, worden bezwaarschriften ingediend én hebben deze ook kans van slagen. In ons onderzoek ging het daarbij om begrippen als "zelfstandige woning" en "eigenaar/houder van een motorvoertuig".

Gemeentelijke parkeerbeleid wordt vertaald in een Parkeerverordening. In een gemeente is dit zo gedaan, dat er maximale beoordelingsvrijheid is. De beoordelingsvrijheid moet echter wel binnen de grenzen blijven van het parkeerbeleid. Er wordt verschillend gekozen waar bepaalde bepalingen worden opgenomen: in de Parkeerverordening of in een uitvoeringsbesluit (dit geldt bijvoorbeeld voor bepalingen over het maximaal aantal te verlenen vergunningen).

De verordening zelf is niet altijd een goede weergave van het beleid. Soms ligt dat echter ook aan de moeilijke uitvoerbaarheid van gestelde beleidsdoelen.

Geconcludeerd kan worden, dat er verbetering mogelijk is op twee vlakken:

1. De vertaling van beleid naar verordening dient zorgvuldig te gebeuren. Daarbij moet er ook aandacht zijn voor de totstandkoming van het beleid zelf. Bij de beleidsontwikkeling moet gebruik worden gemaakt van ervaringen uit de praktijk en gelet worden op de uitvoerbaarheid van het beleid. Daar schort het nogal eens aan.
2. Daarnaast is er een aantal maatregelen te formuleren die betrekking hebben op de verhouding overheid-burger. Door goede informatievoorziening, kanalisering van contacten en verbetering van de dienstverlening kan het aantal bezwaarschriften worden teruggedrongen. Gedacht kan worden aan simpele zaken als het klantcontactcentrum, automatische incasso en pre-meditation.

Als rekening gehouden wordt met deze aanbevelingen, dan is inderdaad sprake van een volwaardige cyclus.