

EINDRAPPORT

Integrale aanpak parkeren

Sittard-Geleen

in opdracht van



Auteur: Paul van Loon / Kees Soederhuizen

Datum: 16 april 2015

Versie: 2.0

Management samenvatting

Uitdaging

Door de economische ontwikkelingen hebben steeds meer centra van middelgrote gemeenten, waaronder Sittard-Geleen, moeite om de dynamiek in de stad vast te houden. Terugloop van de bezoekersaantallen leidt tot leegstand en behoefte aan compactere centra. Vanuit de winkeliers neemt de druk op bestuur en gemeenteraad toe om de weerstandsfactor van betaald parkeren te verlagen. Veelal vertaalt zich dat naar de wens van lagere tarieven of, vaak nog liever, het afschaffen van betaald parkeren. Tegelijkertijd hebben gemeenten ook steeds meer moeite hun eigen begroting sluitend te krijgen. Vanuit die kant groeit de behoefte om kosten te besparen en parkeerinkomsten te verhogen. Traditioneel betekent dit: hogere parkeertarieven.

Sittard-Geleen heeft over 2014 een tekort op de parkeerexploitatie van 1 miljoen euro. De opgave is te komen tot een pakket van maatregelen die leiden tot een structureel kostendekkende parkeerexploitatie. Daar bovenop is in het coalitieakkoord de taakstelling geformuleerd van een extra 1 miljoen besparing op parkeren. Deze laatste is gekoppeld aan afwaardering van het vastgoed (parkeergarages) en verzelfstandiging van parkeerbeheer.

Doel

Doel van het parkeerbeleid in Sittard-Geleen is het leveren van een bijdrage aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische vitaliteit van Sittard-Geleen. Gezien het sterk negatieve imago van betaald parkeren zijn hogere parkeertarieven om te komen tot een kostendekkende parkeerexploitatie in de regel geen goede oplossing. Verreweg de beste oplossing, zowel voor gemeente als voor de winkeliers, is er voor te zorgen dat er meer parkeeruren worden afgenomen: *meer bezoekers die langer verblijven en vaker terugkomen*. Primair ligt de bal daarvoor bij de winkeliers en het centrummanagement van de gemeente. Het parkeerbeleid zal daaraan ondersteunend moeten zijn.

Tarieven

Lagere tarieven zijn funest voor een kostendekkende exploitatie van de gemeente. Hogere parkeertarieven zijn bepaald niet ondersteunend voor een langer verblijf en/of een hogere terugkeerfrequentie. De sleutel zit derhalve in *tariefsdifferentiatie*: deels hogere tarieven en deels lagere tarieven. De hogere tarieven moeten bijdragen aan de kostendekkende parkeerexploitatie en de lagere tarieven aan de aantrekkelijkheid van de centra. De bezoeker heeft een keuze: betaal ik veel of betaal ik weinig. En de bezetting van het Tempelplein leert dat op een specifieke locatie een hoger tarief vaak niet hoeft te leiden tot minder bezoek. En de ervaring van de pilot lagere parkeertarieven leert dat een lager parkeertarief niet automatisch leidt tot meer bezoek. Dus qua tarieven niet meer of minder, maar meer én minder. En slimmer: gekoppeld aan wat er in de centra gebeurt.

Sittard-Geleen beschikt over diverse parkeergarages. Uit oogpunt van leefbaarheid zien we die het liefst volstaan (liever dan de auto's op straat). Daarnaast hebben we iedereen graag aan het *achteraf betalen* voor het parkeren, want dat zorgt ervoor dat mensen geneigd zijn langer te verblijven (minder onrust uit angst voor een bekeuring). Dus is het logisch om parkeren op straat duurder te maken en in de garage goedkoper. Veel goedkoper leidt weer tot een conflict met de kostendekkendheid van de parkeerexploitatie. Goedkoper moet dus vooral slimmer, bijvoorbeeld

door goed gedrag, zoals langer verblijven, te belonen. Het instrument “het 2^e uur gratis” leent zich daar uitstekend voor, vooral ook in de communicatie.

Op die momenten dat de weerstand tegen betaald parkeren geen wezenlijke rol speelt, zoals tijdens de zaterdagse weekmarkt in Geleen, is het verlagen van de parkeertarieven onnodig en in het kader van een kostendekkende parkeerexploitatie onwenselijk. De uitdaging is om de goede balans te vinden en om samen met de binnenstadondernemers in beide centra een goed marketingconcept weg te leggen waarin parkeerbeleid ondersteunend is aan de sociale en economische vitaliteit van de centra.

Aanbevelingen

Het parkeeronderzoek heeft naast het bovenstaande inzicht geleid tot een groot aantal conclusies en aanbevelingen. Onderverdeeld naar de verschillende categorieën zijn deze als volgt samen te vatten:

Parkeerbeleid

- In 2012 is de gemeenteraad akkoord gegaan met de *Integrale Nota Parkeren*. Veel van de voorstellen die daarin staan zijn nog steeds actueel. Een belangrijk uitgangspunt blijft nog steeds om meer mensen te verleiden te kiezen voor vormen van achteraf betalen voor het parkeren. Dit zorgt niet alleen voor een rustigere manier van winkelen, maar voorkomt tevens het moeten schrijven van naheffingen. Iedere naheffing is een bijzonder negatieve ervaring die bezoekers wegjaagt.
- Er is ruim voldoende parkeergelegenheid in Sittard-Geleen. Uitbreiding van het parkeerareaal, met als doel meer inkomsten te genereren is niet aan de orde.
- De kwaliteit van schoon, heel en veilig is redelijk tot goed. Achterstanden op het gebied van onderhoud, zoals in de ODA-parking, moeten snel worden weggewerkt.
- Advies is om op korte termijn te starten met het gemeentebreed invoeren van belparkeren en daarvoor een promotiecampagne te starten. Dit is namelijk een relatief goedkope manier om bezoekers aan het systeem van achteraf betalen te krijgen.
- Het pijnpunt bij de Integrale Nota Parkeren zit niet zozeer bij het parkeerbeleid zelf, maar meer bij de uitvoering daarvan. In het bijzonder is geen gevolg gegeven aan het voornemen om de vergunningengebieden rondom de centra te fiscaliseren (lees: betaald parkeren te maken). Daardoor is ook nog geen opvolging gegeven aan het digitaliseren van de uitgifte van parkeerproducten en van de handhaving. Om qua dienstverlening te kunnen blijven voldoen aan de maatschappelijke kwaliteitseisen zal op korte termijn een start gemaakt worden met digitalisering, zoals een e-loket voor vergunningen. De voorbereidingen hiervoor zijn in volle gang.
- Verkopen van één of meer parkeergarages is vooralsnog geen goed idee. De marktwwaarden van de garages die gericht zijn op één van de twee centra zijn op dit moment nihil, want de parkeerinkomsten zijn van dezelfde orde als de operationele kosten. Verkoop leidt dus tot het afboeken van de boekwaarden (tezamen zo’n 30 miljoen euro). In dat geval is afwaarderen, indien toegestaan, een veel betere optie. Dat leidt namelijk direct tot een kostendekkende parkeerexploitatie. De mogelijkheden in deze worden op korte termijn uitgezocht.

- De pilot tariefsverlaging heeft niet geleid tot meer bezoekersuren. In de wetenschap dat de pilot op jaarbasis ongeveer €800.000 omzet kost lijkt het verstandiger om de pilot bij eerste gelegenheid te stoppen en tegelijkertijd een nieuwe tariefstructuur te introduceren.
- De Orbis-garage heeft een andere afweging. Deze parkeergarage is sinds 2012 eigendom van de gemeente. De garage is in 2014 winstgevend gebleken. De verwachting is dat de winstgevendheid nog iets kan verbeteren. De huidige marktwaarde ligt in de buurt van de boekwaarde (ca. 17 miljoen euro). Het meest logisch is om de komende jaren de winstgevendheid van de Orbis-garage te verbeteren en zo de verkoopbaarheid over enkele jaren aantrekkelijker te maken.
- De pilot cameraparkeren (Steenweg en Elisabethstraat) was een poging om achteraf betalen te stimuleren. Helaas heeft er eind 2014 een wetswijziging plaatsgevonden, waardoor het financiële voordeel van deze werkwijze (geen BTW-afdracht) is komen te vervallen. Ook is de technische uitvoerbaarheid van het systeem niet waterdicht. Daarmee is er feitelijk geen toekomst meer voor deze systematiek en is het plaatsen van slagbomen op die locaties nu een beter alternatief.

Parkeerexploitatie / Parkeerorganisatie

- De parkeerexploitatie 2014 heeft een tekort laten zien van ca. 1 miljoen euro. Bij ongewijzigd beleid is de verwachting voor 2015 een exploitatietekort van ca. 1,8 miljoen euro. Voor een belangrijk deel wordt dit verschil veroorzaakt doordat vanaf 2015 meer personeelskosten en overhead worden doorbelast.
- Vijftig procent van de kosten bestaat uit huur die Parkeerservice betaalt aan Vastgoed. Deze huur is gebaseerd op de feitelijke kosten. Hierop valt gemeentebreed alleen te bezuinigen als er sprake kan zijn van een eenmalige afwaardering. Het is nog niet geheel duidelijk of afwaarderen mag. De accountant kan hierover mogelijk uitsluitsel geven.
- Vijfentwintig procent van de kosten is personeel en overhead. Ook op deze kosten is niet op korte termijn te besparen. Het voorstel is om toe te werken naar het uitbesteden van de uitvoerende taken van parkeerbeheer. Omdat er sprake is van maatschappelijke plaatsing van medewerkers is het aan te raden voor een eventuele overgang van personeel voldoende tijd uit te trekken.
- Op dit moment worden de meeste beheertaken uitgevoerd door eigen mensen. Steeds meer gemeenten kiezen er voor om voor uitvoerende beheertaken een samenwerking te zoeken met marktpartijen. Op deze manier kan Sittard-Geleen profiteren van de schaalgrootte die zo'n marktpartij heeft. Op termijn kan dit leiden tot een besparing in personeelskosten van naar verwachting €150.000 (excl. overhead). Maar mogelijk zeker zo belangrijk is de continuïteit die geboden kan worden in de kwaliteit van dienstverlening.
- De overige kostenposten zijn goed vergelijkbaar met die van andere gemeenten.
- Mogelijke bezuinigingspost: Het gelijktrekken van de systematiek rondom rente en afschrijving. Denk daarbij aan afschrijvingstermijnen, rentepercentages en restwaarden. Hiermee is naar schatting €85.000 te behalen.
- Mogelijke extra inkomsten (aan te bevelen):
 - Beprijzen van (bewoners)vergunningen: €75.000 - €125.000
 - Optimalisatie van exploitatie Orbis garage: €200.000 - €250.000

- Stoppen van de pilot verlaagde parkeertarieven en tegelijkertijd starten met een nieuwe tariefstructuur: €600.000 - €700.000
- Transparantie:
 - Duidelijkere afspraken tussen Parkeerservice en Vastgoed over de verantwoordelijkheid voor (groot) onderhoud.
 - Helderder krijgen wanneer Parkeerservice een parkeergarage huurt van Vastgoed. Voorstel: alleen dan als het een parkeergarage betreft in eigendom bij de gemeente, met een publieke functie en als er sprake is van parkeerregulering. Voor andere garages, zoals bijvoorbeeld de Ursulinen-garage, blijft Vastgoed verantwoordelijk voor de omzet, maar kan zij tegen kostprijs Parkeerservice inschakelen voor beheertaken.

Scenario's

- Zoals ook aangegeven in het *Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014* (POL) hebben de centra van Geleen en Sittard een verschillend karakter en functie. Het centrum Sittard is getypeerd als een regionaal verzorgend stedelijk centrumgebied en het centrum van Geleen als (boven)lokaal verzorgend centrum. Het parkeerbeleid in de twee centra zal daarom ook verschillend uitwerken.
- In de Structuurvisie Sittard-Geleen wordt het centrum van *Geleen* gezien als een 'service centrum', met name gericht op inkopen en dienstverlening. Het parkeerbeleid zal ondersteunend moeten zijn aan dit functionele bezoekersdoel, waarbij een groot deel van de bezoekers van het centrum dus relatief kort zal verblijven. Het advies is te kiezen voor scenario 2, waarbij het tarief op straat €1,30 bedraagt en in de garage alle dagen, met uitzondering van de zaterdag, de eerste twee uur gratis zijn. Voor de financiële haalbaarheid is het daarbij min of meer noodzakelijk dat ondernemers ter compensatie van de inkomstenderving een vergoeding betalen aan de gemeente.
Voor Geleen is Scenario 3 een goed alternatief (handhaven tarief 1 euro per uur en 2^e uur gratis in garage). Beide scenario's bieden voldoende mogelijkheden om samen met de winkeliers een communicatie-campagne op te zetten die bijdraagt aan een positieve beleving rondom parkeren in Geleen.
- Volgens de structuurvisie Sittard-Geleen functioneert het centrum van *Sittard* als 'ontmoetingscentrum' dat vooral gericht is op winkelen, cultuur, ontmoeten en verblijven. Het parkeerbeleid zal ondersteunend moeten zijn aan deze gevarieerde bezoekersdoelen. Meer dan in Geleen zal er in Sittard behoefte zijn aan ondersteuning van langere verblijfstijden en, zoals aangegeven door de binnenstadondernemers van Sittard, een hogere kwaliteit van de parkeervoorzieningen. Het advies is om hier voorlopig te kiezen voor scenario 2, waarbij het tarief op straat €1,30 bedraagt en in de garages €1,50, maar waarbij in de garages het tweede uur gratis is. Op deze manier wordt het kiezen voor achteraf betalen gestimuleerd.
- In Sittard is het interessant om komend jaar de mogelijkheden van scenario 3 verder uit te zoeken. In dat scenario worden de binnenstadondernemers verantwoordelijk voor de omzet van de parkeergarages, waarbij hun risico beperkt is. Zij kunnen dan zelf bepalen op welke wijze parkeren kan bijdragen aan een positieve beleving bij een bezoek aan het centrum van Sittard. Dit scenario past uitstekend bij de huidige manier van denken over de samenwerking

tussen binnenstadondernemers en de gemeente, zoals bijvoorbeeld verwoord is in de Retailagenda.

- Los van de te kiezen scenario's zal de samenwerking met de ondernemers in beide centra geïntensiveerd moeten worden. Samen met de ondernemers zal nagedacht moeten worden om vaste klanten beter te binden, bijvoorbeeld met loyaliteitsprogramma's. Parkeren kan daarbij een uitstekend hulpmiddel zijn.

Samenvatting financiële effecten

Voorstel		Verwacht financieel effect	
		2016	2017
1	Gelijktrekken van afschrijvingstermijnen, rentepercentages, etc.	€ 85.000	€ 85.000
2	Beprijzen (bewoners)vergunningen	€ 100.000	€ 100.000
3	Optimalisatie exploitatie Orbis-garage	€ 200.000	€ 250.000
4	Uitbesteden uitvoerende beheertaken	-	€ 50.000
5	Belparkeren	-€ 10.000	-€ 15.000
6	Cameraparkeren vervangen door slagbomen	-€ 10.000	-€ 10.000
7	Scenarios Geleen		
	1. Blauwe zone		
	Inkomsten	-€ 685.000	-€ 685.000
	Besparing handhaving	€ 50.000	€ 50.000
	Besparing ticketautomaten	€ 75.000	€ 75.000
	2. Tarief €1,30; eerste twee uur in garage gratis		
	Inkomsten	€ 75.000	€ 75.000
	Verschuiving straat -> garage	-€ 75.000	-€ 75.000
	Co-financiering winkeliers	€ 75.000	€ 75.000
	3. Tarief €1,00; tweede uur in garage gratis	-€ 25.000	-€ 25.000
	4. Kostendekkend tarief: €1,40		
	Inkomsten	€ 285.000	€ 285.000
	Terugloop bezoekersaantallen	PM	PM
8	Scenarios Sittard		
	1. Oude regiem: €1,30	€ 625.000	€ 625.000
	2. Tarief straat €1,30; garage €1,50, 2e uur gratis		
	Inkomsten	€ 778.000	€ 778.000
	2e uur gratis (in garages)	-€ 253.000	-€ 253.000
	3. Samenwerking met ondernemers	€ 625.000	€ 625.000
	4. Kostendekkend tarief: €1,60		
	Inkomsten	€ 1.245.000	€ 1.245.000
	Terugloop bezoekersaantallen	PM	PM

Opmerkingen:

1. Alle genoemde bedragen zijn ten opzichte van de jaarcijfers 2014.
2. De besparing bij Uitbesteden uitvoerende beheertaken (ad 4) kan in de loop der tijd doorgroeien tot naar verwachting €150.000. Wel moet rekening gehouden worden met frictiekosten.
3. Providers van belparkeren (ad 5) vragen voor hun dienstverlening 2% van de omzet die via hun systemen worden geïnd. De bedragen zijn dus afhankelijk van de mate van succes. Daarnaast is in 2015 een introductie-/promotiecampagne nodig. Geschatte kosten: €50.000.
4. In 2014 was cameraparkeren (ad 6) nog niet BTW-plichtig. Nu is dat wel. Voor parkeren achter slagbomen geldt ook een BTW-plicht van 21%.
5. Bij Blauwe Zone (scenario 1 Geleen) vindt een reductie op handhaving plaats. Hierbij zijn frictiekosten onvermijdelijk.
6. Als op basis van kerntaken een verschuiving plaatsvindt van verantwoordelijkheden tussen Vastgoed en Parkeerservice, dan zal er waarschijnlijk een reductie plaatsvinden van de

kosten van Parkeerservice ter grootte van ca. €300.000. Het merendeel van dit bedrag is gekoppeld aan de Ursulinen-parking.

7. In de tabel zijn niet vernoemd noodzakelijke investeringen die in 2015 nog moeten plaatsvinden, te weten:
 - a. aanschaf 75 nieuwe ticketautomaten. Verwachte investering: €800.000.
Afschrijvingstermijn: 10 jaar
 - b. vervanging apparatuur parkeergarage Hub Dassenplein. Verwachte investering: €150.000. Afschrijvingstermijn: 10 jaar

Inhoudsopgave

Management samenvatting	2
Inhoudsopgave	9
1. Inleiding	10
2. Doelstelling	10
3. Gewenst onderzoeksresultaat	11
4. Werkwijze	12
5. Een integrale beleidsmatige afweging van parkeren	12
6. Inzicht in financiële situatie	14
7. Verschillende exploitatievormen	15
8. Pilot verlaagde parkeertarieven	19
9. Scenario's Parkeertarieven	21
10. Geleen	24
11. Sittard	28
12. ORBIS-garage	33
13. Parkeertechniek	34
14. Vergunningparkeren	37
15. Gewenst niveau van schoon, heel en veilig van de parkeervoorzieningen	38
16. Meerjarig groot onderhoud van de parkeergarages	38
17. Afwaardering parkeergarages	42
BIJLAGE 1: Reacties bespreking stakeholders Geleen 24-02-2015	44
BIJLAGE 2: Reacties bespreking Parkeren belanghebbenden Sittard 25-02-2015	46

1. Inleiding

Door de economische ontwikkelingen hebben steeds meer centra van middelgrote gemeenten, waaronder Sittard-Geleen, moeite om de dynamiek in de stad vast te houden. Terugloop van de bezoekersaantallen leidt tot leegstand en behoefte aan compactere centra. Vanuit de winkeliers neemt de druk op bestuur en gemeenteraad toe om de weerstandsfactor van betaald parkeren te verlagen. Veelal vertaalt zich dat naar de wens van lagere tarieven of, vaak nog liever, het afschaffen van betaald parkeren. Tegelijkertijd hebben gemeenten ook steeds meer moeite hun eigen begroting sluitend te krijgen. Vanuit die kant groeit de behoefte om kosten te besparen en parkeerinkomsten te verhogen. Traditioneel betekent dit: hogere parkeertarieven.

Sittard-Geleen heeft over 2014 een tekort op de parkeerexploitatie van 1 miljoen euro. De opgave is te komen tot een pakket van maatregelen die leiden tot een structureel kostendekkende parkeerexploitatie. Daar bovenop is in het coalitieakkoord de taakstelling geformuleerd van een extra 1 miljoen besparing op parkeren. Deze laatste is gekoppeld aan uitbesteding van taken parkeerbeheer en afwaardering van het vastgoed (parkeergarages).

In dit rapport wordt verslag gedaan van een onderzoek dat Empaction samen met de gemeente heeft uitgevoerd naar de situatie van parkeren in Sittard-Geleen. Het onderzoek heeft zich vooral gericht op:

- Parkeerbeleid
- Parkeerorganisatie
- Financiën
- Maatschappelijk draagvlak (zowel voor beleid als voor uitvoering)

Het onderzoek moet leiden tot inzichten in en adviezen over alle parkeerderelateerde zaken. Zoals in de opdrachtformulering duidelijk naar voren komt dient bij de advisering vooral integraal gekeken te worden naar de vraagstelling. Parkeren raakt namelijk aan diverse beleidsvelden van de gemeente en voorkomen moet worden dat een parkeerprobleem opgelost wordt ten koste van andere publieke taken.

In de rapportage wordt zoveel mogelijk getracht per onderwerp de bevindingen te beschrijven, gevolgd door een advies hoe om te gaan met de verworven inzichten.

2. Doelstelling

Het doel, zoals beschreven in de opdrachtformulering, is een integrale afweging van het parkeren waarbij de uitgangspunten van het coalitieakkoord leidend zijn. De gemaakte beleidsmatige keuzes worden geëvalueerd en heroverwogen en er wordt een koers uitgezet voor het beheer en de exploitatie van de parkeergarages en het straatparkeren.

De integrale afweging wordt opgepakt uitgaande van de volgende invalshoeken:

- (kostendekkende) exploitatie inclusief een structurele bezuinigingstaakstelling van één miljoen, tariefstelling en differentiatie daarvan naar locatie, dag en tijdstip.
- economische ontwikkeling, vitaliteit van de stadscentra
- mobiliteit, parkeerregulering in centra en schilgebieden (rol vergunningparkeren)
- ruimtelijke inpassing (blik onder de grond) en facilitering projectontwikkeling

- schoon, heel en veilig, en kwaliteit van de parkeervoorzieningen (gerelateerd aan dienstverlening en/of uitstraling).

Hierbij staat voorop dat parkeren een duidelijke koppeling heeft met de binnenstedelijke ontwikkelingen en hieraan faciliterend is.

3. Gewenst onderzoeksresultaat

De uitkomst van het onderzoek biedt de basis voor verdere besluitvorming door het bestuur. Daarom moet het onderzoek een keuzematrix opleveren op basis waarvan het bestuur weloverwogen besluiten kan nemen. De keuzematrix biedt daarvoor een overzicht waaruit duidelijk blijkt welke gevolgen een besluit m.b.t. parkeren heeft voor andere gemeentelijke beleidsvelden waarmee parkeren een directe of indirecte relatie mee heeft.

Op basis van de uitkomst van het onderzoek is het mogelijk een koers op te stellen voor parkeren die meerjarig gevolgd kan worden. Daarom moet het onderzoek in ieder geval de volgende zaken behelzen:

- Een integrale beleidsmatige afweging van parkeren uitgaande van de diverse invalshoeken (exploitatie, economie, mobiliteit en ruimtelijke inpassing).
- Behandeling van de verschillende exploitatievormen die op de situatie van Sittard-Geleen van toepassing zijn, voorzien van advies ten aanzien van wenselijkheid en haalbaarheid van de vormen.
- Advies met betrekking tot de parkeertarieven; Uitwerking van de mogelijkheden tot –en advisering over– differentiatie van de parkeertarieven naar plaats, dag en tijdstip en wellicht doelgroep; hierbij relatie leggen tussen parkeertarieven en vitaliteit van de centra; hierbij betrekken een benchmark van de parkeertarieven met vergelijkbare gemeenten.
- Advies met betrekking tot de parkeertechniek (o.a. digitalisering, evaluatie pilots minipark en gsm-parkeren) en betaalmethodes. Dit mede afhankelijk van de exploitatievorm.
- Advies over de (toekomstige) rol van vergunningparkeren in stadsdeelcentra en de schilgebieden.
- Gewenst niveau van schoon, heel en veilig van de parkeervoorzieningen en een inzicht in het meerjarig groot onderhoud van de parkeergarages.
- Consequenties van de verschillende exploitatievormen voor de begroting, dit mede in relatie tot de ombuigingsaankondiging.

Deze onderwerpen moeten voor zover van toepassing in de keuzematrix worden opgenomen om een goed overzicht te krijgen van de consequenties van de keuzes voor andere beleidsvelden.

Afbakening: Dit onderzoek is ingezet vanuit het perspectief van een beleidsmatige visie op parkeren. Parkeren is faciliterend aan andere beleidsvelden, zoals bijvoorbeeld het evenementenbeleid, het gemeentelijke ruimtelijk beleid en het economisch beleid met betrekking tot de stadscentra. Dit volgt uit het coalitieakkoord en de doelstelling. Er zijn derhalve geen zaken onderzocht die buiten de invloedssfeer van parkeren liggen.

4. Werkwijze

In januari 2015 zijn we gestart met een projectgroep waarin naast de projectleider van Empaction de volgende gemeentelijke disciplines/units (direct of indirect) vertegenwoordigd waren:

- Parkeerservice (beleid en uitvoering)
- Economie
- Financiën
- Vastgoed
- Beleid

De projectgroep heeft tweewekelijks de voortgang van het project gevolgd.

Initieel is gefocust geweest op de interne organisatie, zodat snel een goed beeld ontstond van de knelpunten en de stappen die in het verleden al gezet waren. Vervolgens zijn er informatieve bijeenkomsten gehouden met belanghebbenden uit Geleen (bijlage 1) en Sittard (bijlage 2). Deze hadden tot doel inzicht te krijgen in de wensen van de verschillende belangengroeperingen in beide centra. In een vroeg stadium is daarover vervolgens een beeldvormende vergadering geweest met de raad.

Op basis van het opgebouwde inzicht en de input van de diverse gremia zijn in overleg met de verschillende units binnen de gemeente scenario's opgesteld en korte termijn maatregelen bedacht. Deze zijn samen met de adviezen van Empaction beschreven in onderhavig rapport.

De vervolgstap is een tweede ronde langs de belanghebbenden in Geleen en Sittard en langs de raad. Met alle input uit deze tweede ronde zal het college nog voor de zomer met een voorstel komen richting raad.

5. Een integrale beleidsmatige afweging van parkeren

In de Kadernota Mobiliteitsplan (november 2013) is met betrekking tot wensen en knelpunten over parkeren onder andere het volgende opgenomen:

- Onderhoud en beheer van de garages in het verleden hebben te wensen overgelaten, hierdoor is een negatief beeld en imago ontstaan. Inmiddels is de situatie verbeterd.
- Het vergunningparkeren leidt tot nieuwe overlast aan de randen van de zojuist gerealiseerde vergunningengebieden. Er is echter niet direct draagvlak om ook daar vergunning parkeren in te voeren. Dit gebeurt daarom stapsgewijs. De consequentie van deze voorzichtige benadering is dat het maatwerk niet duidelijk is voor gebruikers en minder efficiënt te handhaven is.
- Vanwege de teruglopende economie en de aanwezigheid van gratis parkeren op nabijgelegen winkelgebieden (Tüddern, Beek, Maaseik) wordt betaald parkeren in het centrum van Sittard en Geleen door velen als een beperkende factor gezien. Naast de al eerder genoemde pilot met verlaging van de tarieven zijn er meer verbeteringsuggesties:
 - achteraf betalen, een dagkaart voor werknemers en langdurige bezoekers en/of
 - een goedkoop terrein op grotere afstand voor langparkeerders.

Verder wordt in de Kadernota Mobiliteitsplan geadviseerd de combinatie van parkeerproduct en serviceconcept continu te monitoren en aan te passen aan de vraag. Specifiek gaat het daarbij om onderzoek naar en ontwikkeling van onder andere de volgende serviceconcepten:

- Monitoring van het functioneren van installaties in de bestaande parkeergarages;

- Een parkeerterrein voor langparkeerders (werknemers) in het centrum. Dit terrein mag niet concurrerend worden voor de bestaande parkeerfaciliteiten.
- De pilot met verlaging van de parkeertarieven monitoren en evalueren. Eventuele vervolgacties zijn hiervan afhankelijk.

In 2012 is de gemeenteraad akkoord gegaan met de *Integrale Nota Parkeren*. Veel van de voorstellen die daarin staan zijn nog steeds actueel, zoals het stadsbreed invoeren van belparkeren en het met behulp van digitaliseren verder verbeteren van de dienstverlening. Vooral omdat met uitbreiding van het gebied van regulering weinig voortgang is geboekt is de noodzaak van digitalisering minder geweest. Intussen zijn we ruim twee jaar verder en weten we dat de druk op de centra nog verder is toegenomen. Het verlagen van de tarieven heeft niet wezenlijk bijgedragen aan de verbetering van het verblijfsklimaat. Ook het stimuleren van achteraf betalen door middel van cameraparkeren heeft door gewijzigde wetgeving eigenlijk geen toekomst meer. Meer ingrijpende en slimmere maatregelen blijken nodig om met parkeren de economische vitaliteit van de centra te ondersteunen en tegelijkertijd de financiële huishouding van de gemeente op orde te houden. Daarom is het aan te bevelen om nu echt op korte termijn te starten met het mogelijk maken van belparkeren en daarvoor een pakkende promotiecampagne te starten. Dit is namelijk een relatief goedkope manier om bezoekers van de centra aan het systeem van achteraf betalen te krijgen (jaarlijkse kosten: ca. €10.000).

Onderdeel van de integrale Nota Parkeren en een in 2013 uitgevoerd parkeerbalans-onderzoek betrof de mate waarin er voldoende parkeerplekken beschikbaar zijn. De conclusie uit deze onderzoeken is nu ongewijzigd: er is ruim voldoende parkeergelegenheid in Sittard-Geleen en verhoudingsgewijs veel in gebouwde voorzieningen. Uitbreiding van het parkeerareaal, met als doel meer inkomsten te genereren is niet aan de orde.

Een gastvrije stad zal zijn parkeren goed op orde moeten hebben. Echter, parkeren is voor iedere doelgroep (bezoeker, bewoner, werknemer, ...) belangrijk, maar nooit het primaire doel. Parkeren blijft altijd een ondersteunende activiteit aan een hoger bezoekersdoel. Parkeerbeleid is daarom ondersteunend aan economisch beleid, mobiliteitsbeleid, milieubeleid, woonbeleid, financiën, et cetera. Gezien de economische ontwikkelingen van de laatste jaren zijn in dit rijtje economisch beleid en financiën steeds belangrijker geworden. Bij de heroverweging van het parkeerbeleid is daarom vooral gekeken naar de wijze waarop met het parkeerbeleid de economische vitaliteit van de twee centra kan worden verbeterd in relatie tot de uitdrukkelijke wens van een voor de gemeente beduidend beter financieel resultaat. In de traditionele benadering zijn deze twee doelen onverenigbaar. Stimulering van de economie van de centra betekent traditioneel de tarieven verlagen (of zelfs het afschaffen van tarieven (blauwe zone)). De wens tot het verbeteren van het financiële resultaat leidt in de regel tot de roep om hogere tarieven.

Het is een enorme uitdaging om beide doelen op hetzelfde moment in te vullen. Het is onvermijdelijk dat er slimmer omgegaan moet worden met tarieven. Op voorhand is daarbij al gesteld dat het parkeerbeleid rekening moet houden met een verschil in dynamiek tussen de twee centra onderling.

Een moderne consument heeft graag een keuzemogelijkheid. Het parkeerbeleid kan hierop inspelen door, bijvoorbeeld, onderscheid te maken tussen tarieven op straat en in de garages. Zo'n onderscheid moet dan wel substantieel zijn en begeleid worden door een sterke communicatie-campagne. Door te differentiëren kan er op gestuurd worden dat meer bezoekers achter slagbomen gaan parkeren, waarmee voorkomen wordt dat zij vooraf bij de parkeerautomaat een eindtijd bepalen aan hun bezoek. Meer achteraf betalen leidt tot minder onrustig winkelen en daarmee tot

langere verblijfstijden. En dat is juist wat de economische vitaliteit van het centrum bevestigt. Daarnaast is het stimuleren van parkeren in gebouwde parkeervoorzieningen ook een wens uit het mobiliteitsbeleid.

Financieel zijn er feitelijk twee doelstellingen geformuleerd:

1. Het komen tot een kostendekkende parkeerexploitatie.
2. In het coalitieakkoord wordt een taakstelling geformuleerd van een extra bezuiniging op parkeren van 1 miljoen euro. Daarbij wordt tevens een richting aangegeven: “Door verzelfstandiging van parkeerbeheer in combinatie met eenmalige afwaardering van de boekwaarden in verband met lagere marktwaarde ontstaat structureel vrijval van kapitaallasten. Voor genoemde afwaardering zijn incidentele middelen nodig.”

Een eerste aanzet om te komen tot een kostendekkende parkeerexploitatie wordt in hoofdstuk 9 gegeven. Daarbij draait het vooral om de tarieven voor kortparkeerders, aangevuld met een set van aanvullende maatregelen voor andere doelgroepen. Voor de invulling van de additionele taakstelling vanuit het coalitieakkoord zijn suggesties gedaan (zie hoofdstuk 17, maar de discussie hieromtrent is nog niet afgelopen).

6. Inzicht in financiële situatie

Over 2014 is er op het product Parkeren een feitelijk verlies geleden van ongeveer 1 miljoen euro. Samengevat zijn de kosten en baten als in Tabel 1. Over deze cijfers kan het volgende worden opgemerkt:

- De cijfers van 2014 zijn de werkelijk gerealiseerde cijfers.
- De kosten 2016 zijn verondersteld dezelfde te zijn als in 2014, met de volgende uitzonderingen:
 - In 2014 was sprake van een eenmalige tegoed van €184.114 (onderhoud)
 - De bedragen van personeel en overhead 2016 zijn volgens de opgave uit de begroting. Hieraan is €125.000 toegevoegd in verband met de voortzetting van tijdelijke formatie
 - De post overige en onvoorzien is €40.911 lager. Dat zijn eenmalige kosten (budgetoverschrijding mini-park) die in 2014 genomen zijn.
 - Er is ten opzichte van 2014 geen prijscompensatie meegenomen
 - Vanaf 2015 vervallen de vergoedingen van het Rijk bij handhaving op zogeheten Mulderfeiten: €40.000 minder inkomsten
- De omzetcijfers 2016 zijn gebaseerd op een uurtarief van €1,30 in Geleen en Sittard (met uitzondering van het Tempelplein, waar het tarief €2,60 bedraagt). Met deze tariefstelling resteert nog een tekort van €963.103.
- Ongeveer 50% van de kosten van Parkeerservice is huur die door Parkeerservice betaalt wordt aan Vastgoed. Dit zijn dus kosten waarop feitelijk geen integrale besparing kan worden gerealiseerd.
- Van de overige kosten is ongeveer de helft personeelskosten. Daarbij de kanttekening dat deze in 2015 en 2016 door de doorbelasting van 2,5 fte extra handavingscapaciteit en het doorbelasten van de overheadkosten op de formatie van de voormalige medewerkers van de stichting standtoezicht meer dan €600.000 hoger zijn geworden.

- De overige posten zijn, ook in vergelijking tot andere gemeenten, reële kosten. Daar zitten geen posten bij die direct kunnen leiden tot een besparing.

	2014	2016
financien		
kortparkeren Geleen	€ 709.000	€ 921.800
kortparkeren Sittard	€ 2.081.000	€ 2.705.700
omzet Orbis	€ 1.419.000	€ 1.430.000
vergunningen en abonnementen	€ 475.000	€ 475.000
boetes en naheffingen	€ 339.000	€ 299.000
totaal omzet	€ 5.023.000	€ 5.831.500
kosten		
huren	€ 3.141.957	€ 3.141.957
afschrijvingen	€ 152.750	€ 152.750
rente	€ 137.842	€ 137.842
personeel	€ 1.434.085	€ 1.193.670
overhead	€ -	€ 865.621
electra en water	€ 202.015	€ 202.015
schoonmaak	€ 90.312	€ 90.312
onderh (on)roerend	€ 55.826	€ 239.945
software	€ 108.503	€ 108.503
belastingen	€ 125.609	€ 125.609
diensten derden	€ 269.196	€ 269.196
stort/aanw voorziening	€ 117.872	€ 117.872
overig en onvoorzien	€ 190.223	€ 149.311
totaal kosten	€ 6.026.189	€ 6.794.603
resultaat	-1.003.189	-963.103

Tabel 1: parkeerexploitatie

Opmerking:

In dit overzicht ontbreekt 2015. De reden is dat 2015 al behoorlijk onderweg is en de meeste aanpassingen pas in 2016 volledig zichtbaar zijn. Bij ongewijzigd beleid zal het exploitatietekort in 2015 ongeveer 1,8 miljoen euro bedragen. De groei in het tekort ten opzichte van 2014 wordt vooral veroorzaakt door aanvullende doorbelasting van personeelskosten en toerekening van overhead.

7. Verschillende exploitatievormen

Huidige situatie

In Sittard-Geleen is (net als bij veel andere plaatsen in ons land) het vastgoed ten behoeve van het parkeren ondergebracht bij de unit Vastgoed van de gemeente. De unit Vastgoed is eigenaar van de gebouwde parkeervoorzieningen; de unit Parkeerservice is huurder en exploitant van deze parkeervoorzieningen.

De unit Vastgoed draagt in principe alle eigenaarslasten van de garages. Dat zijn de kapitaallasten, de benodigde verzekeringen, groot onderhoud, het eigenaarsdeel van de OZB, waterschaps- en

zuiveringslasten, en andere lasten die onlosmakelijk verbonden zijn met de eigendom van het vastgoed. De unit Vastgoed maakt ook kosten van beheer en administratie. De totale kosten van de unit Vastgoed worden (op basis van de begroting van Vastgoed) als huur bij de unit Parkeerservice in rekening gebracht.

De ervaringen met deze werkwijze staan uitgebreid beschreven in hoofdstuk 14.

Opmerking: Parkeerservice is in deze samenwerking verantwoordelijk voor de *parkeeromzet*. Hoewel deze constructie bij verreweg de meeste gemeenten wordt toegepast is het toch niet echt logisch. Parkeerservice is vooral gefocust op het zo efficiënt mogelijk organiseren van alle beheertaken en zo te voldoen aan alle kwaliteitseisen voor het goed functioneren van de parkeervoorzieningen. Echter, daarmee is de parkeeromzet nog niet gegarandeerd. Teruglopende bezoekersaantallen naar de centra vertalen zich rechtstreeks naar teruglopende parkeeromzet. De tijd is voorbij dat omzetmatig deze terugloop op te vangen is met hogere tarieven. Sterker, er is juist een toenemende maatschappelijke druk op verlaging van de tarieven. Parkeerservice heeft binnen de huidige constellatie nauwelijks mogelijkheden om zelfstandig de terugloop van de parkeerinkomsten te keren, laat staan substantieel te verhogen.

Verkoop

Deze situatie rondom parkeergarages is in overeenstemming met de standaard werkwijze in veel gemeenten. In grote gemeenten zie je vaak een naast het gemeentelijke aanbod aan parkeervoorzieningen ook een aandeel van particuliere exploitanten. Deze exploitanten selecteren individuele parkeergarages op basis van een te verwachten (hoog) rendement. Hoog rendement is vooral gekoppeld aan de te realiseren omzet kortparkeren: tarief (p) x aantal parkeeruren (q). In grote steden worden hoge parkeertarieven gehanteerd en is de vraag naar parkeercapaciteit in het algemeen groot: de place-to-be dus voor een commerciële exploitant.

Door de ontwikkelingen op het gebied van vastgoed en teruglopende bezoekersaantallen in centra van middelgrote gemeenten zijn gemeenten als Sittard-Geleen steeds minder interessant voor commerciële exploitanten. In het verleden hebben steden als Maastricht (Q-Park) en Eindhoven (P1) de exploitatie van hun parkeergarages via een erfpachtconstructie voor een lange periode (30 jaar) overgedragen aan een commerciële exploitant. Daarbij zijn uitgebreide afspraken gemaakt over, bijvoorbeeld, de ontwikkeling van parkeertarieven. Voor beide steden was dat toen een financieel aantrekkelijke oplossing.

De situatie nu in Sittard-Geleen is wezenlijk anders dan die van Maastricht en Eindhoven tien jaar geleden. Feit is dat van alle garages die op één van de centra gericht zijn de inkomsten ongeveer gelijk zijn aan de operationele kosten (= alle kosten met uitzondering van kosten die rechtstreeks gekoppeld zijn aan het eigendom van het vastgoed). Dat betekent dat er feitelijk voor een commerciële exploitant geen financiële ruimte is voor een investering in aankoop van een parkeergarage. Het gevolg is dat een eventuele verkoop van één of meer parkeergarages (op een centrum gericht) weinig tot geen euro's oplevert, maar de boekwaarden (zie tabel 1) van deze parkeergarages zijn niet nul. Verkoop levert dus niet meer op dan zelf exploiteren, terwijl er wel veel afspraken gemaakt moeten worden over de wijze van exploiteren (doelgroepen, tarieven, openstelling, klanttevredenheid, 'schoon, heel, veilig', et cetera).

Conclusie: verkoop van één of meer van de parkeergarages die op één van de centra gericht zijn biedt de gemeente geen enkel voordeel, niet op korte termijn, maar ook niet op lange termijn.

	boekwaarde	
	per 01-01-2015	
Hub Dassenplein	€	4.643.752
ODA-parking	€	13.932.144
Markt-garage Geleen	€	8.145.666
ABC-garage Sittard	nvt	huurpand
Orbis-garage	€	16.890.790
Ursulinen-parking	€	2.395.592
totaal boekwaarde per 01-01-2015	€	46.007.944

Tabel 2: boekwaarden parkeergarages

Alles zelf blijven doen of uitbesteden?

Exploitatieverantwoordelijkheid voor straat- en garageparkeren is ondergebracht bij de unit Parkeerservice. Globaal komt het takenpakket voor deze twee (kern)taken neer op het volgende:

Gereguleerd straatparkeren:

- Beleidsmatige documenten, zoals Beleidsnota, Aanwijzingsbesluiten en Parkeer(belasting)verordening
- Inrichting openbare ruimte, zoals bebording
- Aanschaf en beheer/onderhoud van straatapparatuur (veelal ticketautomaten)
- Schoonmaken
- Volgen en waar nodig implementeren van nieuwe ontwikkelingen, zoals cameraparkeren en belparkeren
- Geldinning
- Uitgifte vergunningen/ontheffingen
- Aansturing en Management rapportage
- Handhaving
- Communicatie

Garageparkeren:

- Huurcontracten (met Vastgoed)
- Beheer (Parkinghosts)
- Aanschaf en beheer/onderhoud van garageapparatuur
- Schoonmaken
- Geldinning
- Uitgifte abonnementen
- Afspraken met derde partijen (zoals ORBIS)
- Aansturing en Management rapportage
- Communicatie

Het merendeel van dit takenpakket bestaat uit beheertaken met een uitvoerend karakter. Steeds vaker kiezen gemeenten er voor om vooral een *regiegemeente* te zijn. Ook Sittard-Geleen hanteert dit als algemeen uitgangspunt. In zo'n model worden uitvoerende taken veelal weggelegd bij marktpartijen. Reden daarvoor is niet altijd omdat dat goedkoper is, wat het veelal wel is, maar vooral vanwege het feit dat het risico voor een deel bij de markt gelegd wordt én dat de kwaliteit van dienstverlening beter geborgd is. Parkeerbeheer is vooral uitvoering en daarmee een taak die ook overgedragen kan worden naar de markt. Uiteindelijk is het beter te kiezen voor de diensten van marktpartijen die een efficiënte organisatie hebben ingericht voor parkeerbeheertaken. Op deze wijze profiteert Sittard-Geleen van de schaalgrootte en efficiency van deze organisaties.

Marktpartijen kunnen een beter continuïteit en kwaliteit van dienstverlening garanderen. Denk daarbij bijvoorbeeld aan zeken als een professionele meldkamerfunctie (7x24) of het aansturen van een schoonmaakbedrijf. Daarnaast kunnen er door schaalgrootte en volledige focus op beheertaken ook financiële voordelen zijn. Deze voordelen worden op termijn geschat op jaarlijks €150.000, waarbij nog geen rekening is gehouden met een reductie op de toerekening van overhead. Bij uitbesteden van uitvoerende beheertaken moet ook rekening gehouden worden met frictiekosten.

Bij een deel van het personeel dat in Sittard-Geleen belast is met de operationele taken is sprake van een maatschappelijke plaatsing. Indien de uitvoerende taken bij een marktpartij worden weggezet dat kan deze maatschappelijke factor in het gedrang komen. In ieder geval wordt hiermee de interne doorstroom in verband met gewenste maatschappelijke plaatsing naar deze functies beperkt.

Indien uitvoerende taken worden weggelegd bij de markt dient de gemeente zich te bekwamen in *contract management*. Het is namelijk belangrijk dat de gemeente een vinger aan de pols houdt over de wijze waarop invulling gegeven wordt aan de uitvoering, zodat bij eventuele tekortkomingen snel kan worden geschakeld.

Opmerkingen:

- Marktpartijen die zich gespecialiseerd hebben in parkeerbeheer bieden ook dienstverlening aan rondom het (digitaal) verstrekken van abonnementen en vergunningen. Zij kunnen dat met eigen systemen of met systemen van de gemeente. Dit kan de gemeente helpen om de complexiteit van hun eigen processen verder te vereenvoudigen. Ook hiermee is op termijn een besparing mogelijk.
- Belangrijk is te constateren dat bij uitbesteden van uitvoerende taken de verantwoordelijkheid voor exploitatie (inkomsten) bij de gemeente blijft. Er is ook een scenario denkbaar dat de gemeente haar parkeergarages verhuurt aan een commerciële exploitant. Net als bij verkoop zal de huur die zo'n partij bereid is te betalen nihil zijn. En daarmee is er dus met verhuur geen extra financieel voordeel te behalen, terwijl wel veel beleidsvrijheid wordt weggegeven.
- Marktpartijen actief op het gebied van parkeerbeheer hebben allemaal te maken met aanbestedingen waarin een paragraaf is opgenomen over 'social return'. Overgang van onderneming is derhalve voor hen een bekend fenomeen.

Advies:

Kies voor uitbesteding van alle beheertaken (in garages en op straat), incl. het verstrekken van vergunningen en abonnementen. Aangezien de gemeente al ver gevorderd is met de digitalisering van haar parkeerproducten kan een marktpartij gebruik maken van deze infrastructuur. Marktpartijen hebben een efficiënte organisatie en bieden een betere continuïteit en kwaliteit

vanwege de schaalgrootte en de volledige focus op uitvoering van beheertaken. Dit zal een zekere kostenbesparing te zien geven, geschat €150.000, maar vooral ook een kwaliteitsslag.

Bij het uitbesteden van taken parkeerbeheer zal een plan moeten worden opgesteld over de gevolgen voor het huidige personeel. Hierbij is het van belang dat binnen een periode van 3 jaar meer dan de helft van de huidige personeel op basis van leeftijd uitstroomt. Dit gegeven levert een natuurlijk aanknopingspunt voor de feitelijke uitbesteding van taken.

De gemeente zou nu al voor uitbesteding van de beheerstaken kunnen kiezen en in overleg met de OR/GO een traject kunnen uitzetten waarbij de feitelijke overgang pas over 2 à 3 jaar gaat plaatsvinden.

8. Pilot verlaagde parkeertarieven

In september 2013 heeft de gemeenteraad van Sittard-Geleen besloten om als proef in Sittard én Geleen de parkeertarieven te verlagen: van €1,30 per uur naar €1,00 per uur. Aanpassingen van tarieven hebben altijd een kortstondig effect en soms een duurzaam effect. De pilot loopt nu anderhalf jaar, dus kan nu vastgesteld worden wat het blijvende effect is van de tariefsverlaging.

De resultaten/effecten van de pilot worden gevisualiseerd door de onderstaande vier diagrammen. Daarin staan over 2013 en 2014 gevisualiseerd:

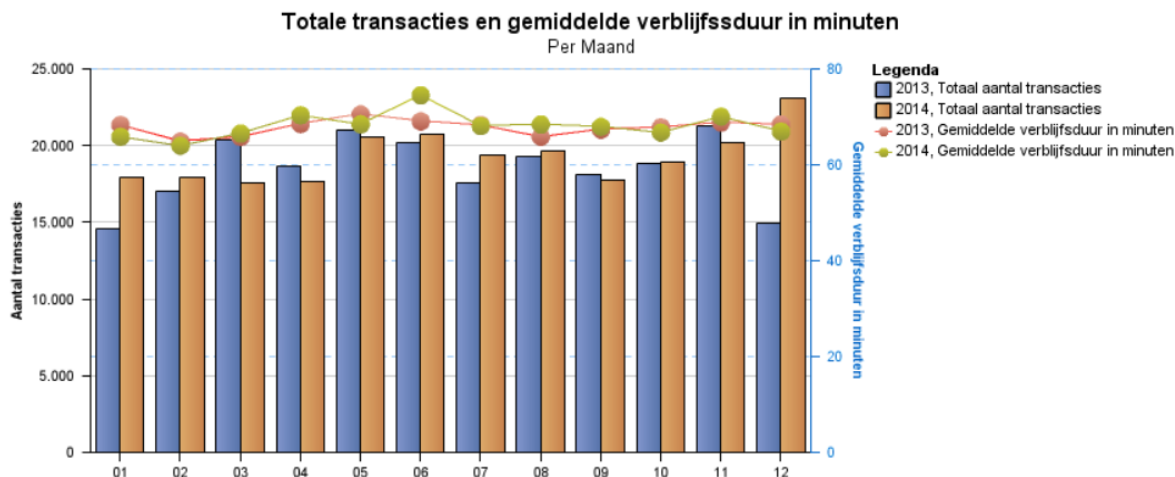
- Aantal parkeertransacties
- Gemiddelde verblijfsduur (in minuten)

Daarbij is onderscheid gemaakt tussen Geleen en Sittard.

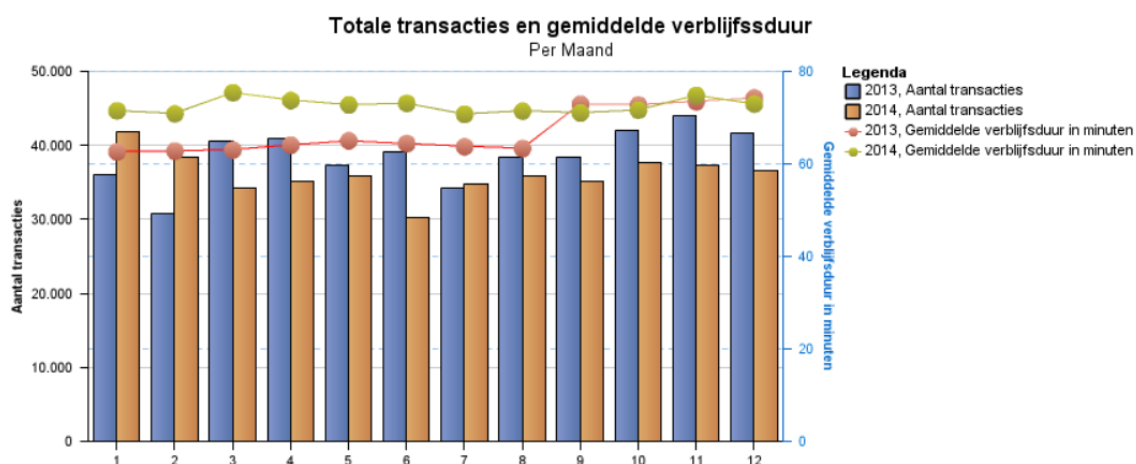
Opmerking: bij *vooraf betalen* moet de gemiddelde verblijfsduur gelezen worden als de hoeveelheid parkeertijd die men gekocht heeft. Er is in die situatie namelijk geen informatie beschikbaar over de werkelijke vertrektijd.

Resultaten Geleen:

Achteraf betaald parkeren Geleen (Markt garage):



Vooraf betaald parkeren Geleen:

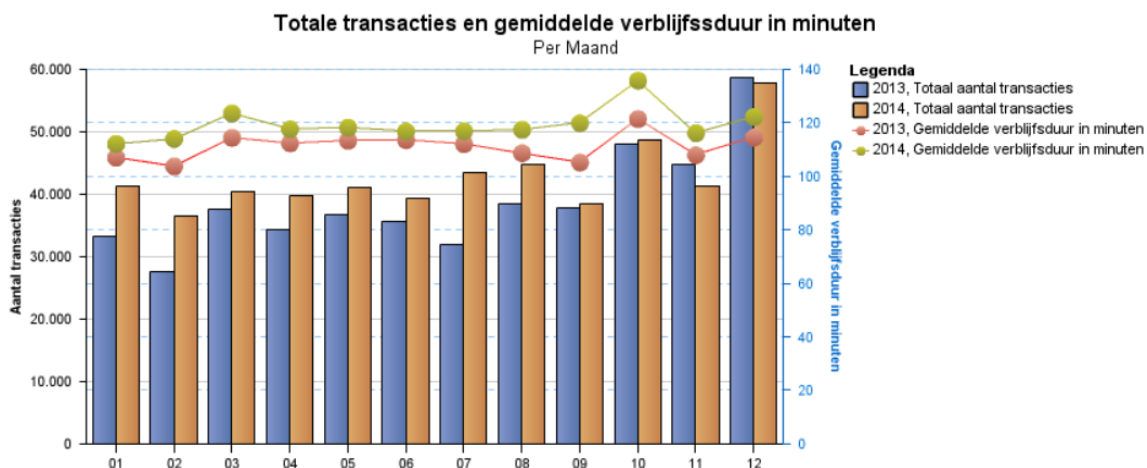


Conclusies Geleen:

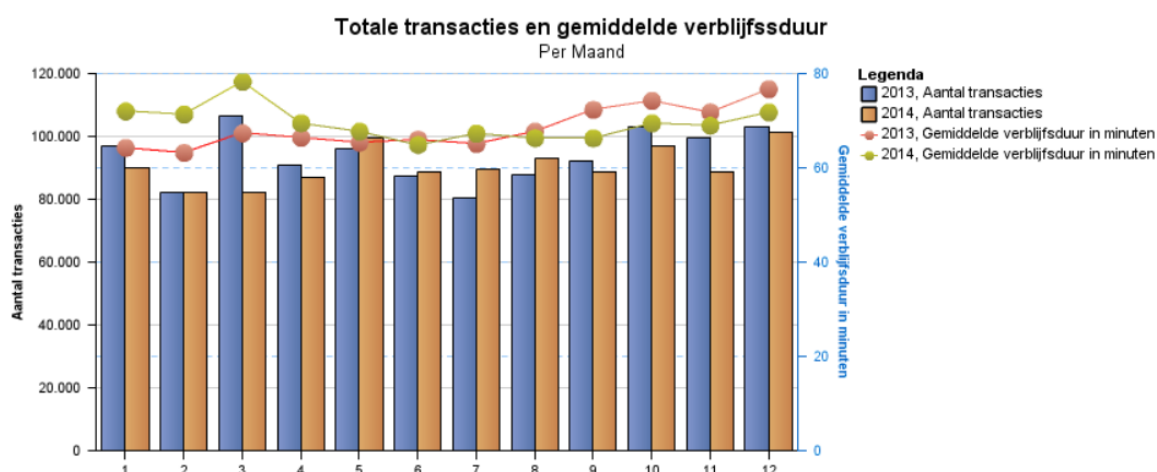
- Bij vooraf betalen lijkt de gemiddelde verblijfsduur sinds september 2013 te zijn toegenomen. De meest waarschijnlijke reden is dat men met een vaste muntsoort betaalt. Door verlagen van het tarief krijgt men voor dezelfde euro meer parkeertijd. Of die tijd ook werkelijk benut wordt is onbekend.
- Bij achteraf betalen is geen duidelijk effect op de verblijfstijd zichtbaar.
- Bij vooraf betalen loopt het aantal parkeerbewegingen gestaag terug. Bij achteraf betalen is dat beeld wat diffuus.

Resultaten Sittard:

Achteraf betaald parkeren Sittard:



Vooraf betaald parkeren Sittard:



Conclusies Sittard:

- Bij vooraf betalen is de gemiddelde verblijfsduur initieel toegenomen, maar daarna weer ingezakt. Het aantal transacties op straat (vooraf) lijkt lichtjes te dalen.
- Bij achteraf betalen lijkt de verblijfsduur structureel iets te zijn toegenomen..
- Bij achteraf betalen lijkt het aantal parkeerbewegingen enigszins te schommelen, maar gemiddeld gelijk te blijven.

Overall conclusie:

De effecten van de tariefsverlaging zijn zeer beperkt. In ieder geval heeft de tariefsverlaging geen halt toegeroepen aan de (lichte) daling van het aantal bezoekers aan Geleen. In de wetenschap dat de pilot op jaarbasis ongeveer €800.000 omzet kost lijkt het nu verstandiger om de pilot bij eerste gelegenheid te stoppen en tegelijkertijd een nieuwe tariefstructuur te introduceren. Over de wijze waarop moet samen met de winkeliers goed worden nagedacht om te voorkomen dat er een

negatief beeld ontstaat over parkeertarieven in Sittard-Geleen. Het besluit om te stoppen met de pilot zal moeten samenvallen met een besluit van de raad over de nieuwe tarieven.

9. Scenario's Parkeertarieven

Benchmark

Rondom parkeertarieven is altijd veel te doen. Elk jaar publiceert Detailhandel Nederland een overzicht van de parkeertarieven in Nederland en elke keer leidt dit onderzoek weer tot veel discussie. Voor Sittard-Geleen is het belangrijker wat er in vergelijkbare en omliggende steden voor parkeertarieven worden gehanteerd. Uit onderstaand overzicht (Tabel 2) blijkt dat de tarieven in Sittard-Geleen niet uit de pas lopen met vergelijkbare andere steden, ook niet als gestopt wordt met de pilot verlaagde tarieven.

Opmerking: In de discussie rondom parkeertarieven is de laatste tijd ook veel te doen over de afrekenenheid. In de tweede kamer is al enkele malen gesproken over een initiatief wetsvoorstel om betalen per minuut verplicht te stellen. Op dit moment wordt in Sittard-Geleen afgerekend per 5 minuten. In de regel is hiermee in de beleving bij de parkeerder sprake van real-time parkeren. Het substantieel oprekken van deze afrekenenheid, zeker op plaatsen waar veel kortparkeerders komen, wordt afgeraden, vooral ook omdat providers van belparkeren op de meeste plaatsen per minuut afrekenen. Bij nieuwe tarieven zal dus ook afgerekend moeten worden met korte tijdseenheden.

	aantal inwoners	kosten straatparkeren per uur	kosten parkeergarage per uur	kosten vergunning bewoners / jaar
Deventer	98.500	€ 1.00 - € 2.50	€ 1.50 - € 1.60	€ 120,00 / € 247,00
Eindhoven	220.000	€ 1.25 - € 2.50	€ 1.25 - € 3.40	€ 43,82 / € 135,00
Heerlen	88.000	€ 2,00	€ 1.20 - € 2.20	€ 123,60
Helmond	89.500	€ 2,00	€ 1.50 - € 2.00	€ 144,00
Hoorn	72.000	€ 1.40 - € 2.10	€ 1,25	€ 52,54
Kerkrade	46.000		€ 0.80 - € 1.00	€ 173,40
Maastricht	122.000	€ 1,40 - € 2,60	€ 1.40 - € 3.52	€ 259,44
Roermond	57.000	€ 1.30 - € 2.30	€ 1.60 - € 2.30	€ 132,00
Sittard-Geleen	93.000	€ 1,00 - € 2.00	€ 1.00 - € 1.30	€ -
Tiel	41.000	€ 1.33 - € 1.78		€ 62,95
Veldhoven	44.000	€ 1,30	€ 1,30	€ 18,00
Venlo	100.000	€ 1.90 - € 3.50	€ 1.90 - € 2.00	€ 55,00 / € 105,00
Weert	49.000	€ 1,20	€ 0,80	€ 30,00

Tabel 3: benchmark parkeertarieven

Retailagenda

Op 17 maart jl. heeft de minister van Economische Zaken een brief geschreven naar de Tweede Kamer over de zogeheten *Retailagenda*. In die brief schrijft hij over de veranderende structuur binnen de retail onder meer het volgende:

“Binnen de retail vinden grote, structurele veranderingen plaats. De wensen van de consument veranderen in een hoog tempo onder invloed van technologische en demografische veranderingen en economische ontwikkelingen. Consumenten besteden steeds meer geld aan diensten en minder aan goederen, kopen meer online en hechten steeds meer belang aan gebruik in plaats van bezit.

De veranderende bestedingspatronen van consumenten hebben grote invloed op de behoefte aan fysieke winkels. Er zijn niet alleen minder fysieke winkels nodig, maar consumenten verwachten ook meer gemak, service en beleving in de winkelgebieden. De ontwikkeling van het fysieke winkellandschap heeft hier de afgelopen jaren onvoldoende rekening mee gehouden. Tussen 2004 en 2013 is het aantal vierkante meter (non-food) winkelloppervlak met 13% toegenomen, terwijl de omzet van winkels in diezelfde periode met 7% is gedaald. Hierdoor is er een overschot aan vloeroppervlakte ontstaan van zo’n 30% en staat 7,5% van de winkelpanden leeg. Leegstaande panden hebben, samen met kwaliteitsverlies door onvoldoende investeringen in winkelgebieden, een negatief effect op alle winkeliers in dat gebied.

De veranderingen stellen ook scherpere eisen aan het ondernemerschap van retailers. In de jaren ’60 kon een winkelformule 20 jaar mee. Nu moeten retailers om de 6 à 7 jaar hun concept aanpassen. De retailsector heeft zich niet snel genoeg kunnen aanpassen aan de nieuwe situatie en er is onvoldoende aandacht geweest voor de competenties van het personeel. Ook de huurmarkt is niet flexibel genoeg en nodigt huurders en verhuurders onvoldoende uit om snel te reageren op veranderende marktomstandigheden.

Kansen voor de retail

Tegelijkertijd bieden de genoemde veranderingen ook volop kansen en mogelijkheden voor de retailsector. Door het combineren van verschillende verkoopkanalen (online en offline) en het introduceren van nieuwe concepten, waarbij horeca, showroom, ontmoetingsplek, cultuur, dienstverlening en winkel worden gecombineerd, ontwikkelen ondernemers nieuwe verdienmodellen. Technologische ontwikkelingen zoals de 3D-printer bieden retailers de kans zich te richten op design in plaats van het product. Ook internationaal zijn er kansen voor de sector via export, het openen van vestigingen in het buitenland, online verkoop en het aantrekken van winkelende internationale bezoekers.

Om deze kansen te verzilveren is de inzet van alle stakeholders nodig: retail, vastgoed, Rijk, provincies, gemeenten, kennisinstellingen, vakbonden, horeca en financiers. Er moeten keuzes worden gemaakt over hoe winkelgebieden compacter gemaakt kunnen worden en er moet worden geïnvesteerd in goede winkelgebieden. Retailers moeten inspelen op de veranderende wensen en bestedingspatronen van de consument en moeten meer aandacht hebben voor de benodigde vaardigheden van hun personeel. Dat vergt moed en slim ondernemerschap.”

Bij een dergelijke majeure ontwikkeling kan het parkeerbeleid niet achterblijven. Logisch dat in steeds meer middelgrote gemeenten de hevigheid van de discussie inzake parkeertarieven sterk toeneemt. Het bezoek aan de centra loopt terug en de winkeliers hebben steeds meer moeite het hoofd boven water te houden. Betaald parkeren wordt gezien als een belangrijke weerstandsfactor, waardoor in de ogen van de winkeliers met name bezoekers die boodschappen komen doen

(supermarktbezoek) uitwijken naar plaatsen met gratis parkeren. In de parkeerwereld lopen de meningen over dit onderwerp sterk uiteen (zie bijlage 3).

Iedereen is het er over eens dat voor een (winkel)centrum betaald parkeren een weerstandsfactor is. Niemand komt om te parkeren en als er voor betaald moet worden dan creëert dat weerstand, zeker als dat betalen vooraf moet plaatsvinden met de kans op een bekeuring van €60 op het einde van het verblijf. Voor een aantrekkelijk centrum is het dus belangrijk dat de weerstand ten gevolge van het parkeren ruimschoots overtroffen wordt door de attractiefactor van het centrum. De hoogte van een parkeertarief kan dus niet los gezien worden van de aantrekkelijkheid van het centrum. En dat uiteraard in relatie tot de concurrerende centra in de omgeving.

Een winkelcentrum waarvan verreweg het belangrijkste bezoekdoel het doen van boodschappen is zal veel last hebben van betaald parkeren. Vandaar dat het logisch is dat in een dergelijk centrum de supermarkt klanten vaak parkeergeld teruggeeft om zo de weerstand te verlagen. Deze geste beperkt zich echter meestal tot maximaal één uur parkeren en draagt daarmee maar beperkt bij in een langer verblijf. De maatregel is echter goed te combineren met een actie gericht op het tweede uur gratis. In dat geval heerst er weliswaar een regime van betaald parkeren, maar betalen goede klanten geen parkeergeld, ook niet als ze wat langer blijven.

Maar naast prijs heeft de hedendaagse consument, zoals de minister constateert, behoefte aan gemak, service en beleving. De weerstandsfactor van betaald parkeren wordt voor een belangrijk deel ook weggenomen als de bezoeker achteraf betaalt voor het parkeren. Het bezoek aan het centrum heeft dan geen vooraf gedefinieerde eindtijd en er is geen kans op een bekeuring. Een extra verlaging van de weerstand wordt bereikt als het tevens lukt om achteraf op rekening te betalen, zoals bij belparkeren. Dan vervalt namelijk het fysieke betaalmoment, wat soms een bron van ergernis kan zijn.

Opmerking:

Om te voorkomen dat werknemers of bewoners op plekken van bezoekers staan is in elk van de hierna beschreven scenario's een vorm van regulering noodzakelijk. Dat impliceert dat, los van het uiteindelijke scenario, er altijd gezorgd zal moeten worden voor een uitwijkmogelijkheid voor langparkeerders (veelal personeel of ambtenaren), bij voorkeur door een parkeerlocatie aan de rand van het centrum betaald parkeren te maken met een maximum dagtarief van, bijvoorbeeld, twee euro. De gedachte gaan daarbij uit naar Hanenhof (Geleen) en Stadsspoorthal (Sittard). Het maximum dagtarief in de garage kan dan worden verhoogd. Daarnaast zal in ieder scenario de omgeving van het centrum beschermd moeten worden tegen uitwijkgedrag. Dat betekent dat de huidige beschermingsconstructie (vergunninghoudersgebied) gehandhaafd kan/moet blijven, mogelijk met wat aanpassingen.

10. Geleen

In het POL 2014 wordt het centrum van Geleen getypeerd als (boven)lokaal verzorgend centrum. In de structuurvisie Sittard-Geleen wordt het centrum van Geleen gezien als een 'service centrum', met name gericht op inkopen en dienstverlening. Het parkeerbeleid zal ondersteunend moeten zijn aan dit functionele bezoekersdoel, waarbij een groot deel van de bezoekers van het centrum dus relatief kort zal verblijven. Hieronder worden voor het centrum van Geleen een viertal scenario's uitgewerkt, waarbij gekeken wordt naar de mogelijke effecten op parkeergedrag en op de gemeentelijke financiën.

Bij het opstellen van de scenario's is rekening gehouden met de wensen van de winkeliers en bewoners van Geleen, zoals verwoord op de bijeenkomst van 24 februari jl. (zie bijlage 1).

Scenario 1: Blauwe Zone

Op basis van de parkeergegevens uit de parkeergarage is af te leiden dat de verblijfsduur in Geleen kort is: 2/3^e van de bezoekers vertrekt binnen een uur. Daarmee is in Geleen 'boodschappen doen' een belangrijk element. Logisch dus dat de winkeliers dringend behoefte hebben aan het wegnemen van de weerstand tegen betaald parkeren. In hun ogen is dat het instellen van een Blauwe Zone, waarbij de eerste twee uur gratis zijn. In een Blauwe Zone is het gebruik van een parkeerschijf verplicht.

afrekenen geleen		
	procent	cumulatief
1 uur	67,9%	68%
2 uur	23,1%	91%
3 uur	5,5%	96%
4 uur	1,6%	98%
5 uur	0,5%	99%
meer	1,5%	100%

Een Blauwe Zone is eigenlijk alleen een oplossing voor parkeren op straat. In de garage kan een Blauwe Zone nagebootst worden door de eerste twee uur gratis te geven. Met deze oplossing hoeft geen enkele parkeerder die binnen twee uur vertrekt parkeergeld te betalen. Wil men langer op straat parkeren dan is een ontheffing nodig. Zo'n ontheffing is zeker nodig voor de bewoners in het gebied van de Blauwe Zone. Zo'n ontheffing is in dit scenario eigenlijk de vervanging van de huidige vergunning.

Financiële gevolgen:

Bij het huidige tarief (€1,00 per uur) bedraagt de totaalomzet 2014 in Geleen €709.000 (excl. BTW). Omdat 91% van de bezoekers binnen twee uur weer vertrokken is zal bij ongewijzigd bezoekersgedrag de inkomstenderving voor de gemeente in dit scenario ongeveer **€685.000** per jaar bedragen.

omzet straatparkeren € 536.000				omzet garage € 173.000			
ma	10%	€	55.889	ma	7%	€	12.856
di	15%	€	78.195	di	12%	€	20.369
wo	15%	€	78.719	wo	13%	€	23.191
do	17%	€	92.185	do	15%	€	25.934
vr	15%	€	79.077	vr	13%	€	22.520
za	26%	€	141.389	za	36%	€	61.987
zo	2%	€	10.545	zo	4%	€	6.143
€ 536.000				€ 173.000			

Qua kostenbesparing zijn de twee belangrijkste posten:

- *Besparing op parkeerapparatuur op straat.* Het betreft hier 30 automaten. De kosten van een automaat (kapitaallasten, beheer en onderhoud, inning, ...) bedragen om en nabij de €2.500 (excl. BTW). Bovendien besparen we een aanbesteding uit voor de aanschaf van nieuwe automaten. Die is nodig om meer vormen van betalen mogelijk te maken (Dip & Go).
- *Gedeeltelijke besparing op handhaving:* er is nog steeds handhaving nodig, maar deze kan beduidend minder intensief. Uiteindelijk is de verwachting dat 1,0 fte handhaving (op de 4,5 fte) bespaard kan worden. Deze besparing wordt weer voor een deel teniet gedaan door het feit dat bekeuringen bij een Blauwe Zone door het Rijk worden geïnd (in plaats van door de gemeente, zoals bij betaald parkeren). Geschat: €50.000.

Opmerkingen:

1. Qua garagebeheer en -apparatuur is er geen echte bezuiniging mogelijk, omdat in de garage na twee uur gewoon betaald moet worden.
2. Op zaterdag is er een behoorlijke drukke bezetting. Dit heeft natuurlijk alles te maken met de weekmarkt. Dankzij de aantrekkelijkheid van deze weekmarkt is op zaterdag het parkeertarief blijkbaar geen reden voor bezoekers om weg te blijven. De twee ton omzet van de zaterdag wordt in dit scenario desondanks wel weggegeven.
3. Over de mate van handhaving dienen afspraken te worden gemaakt. Hierbij is van belang of bezoekers van het centrum die hun parkeerschijf vergeten meteen een boete krijgen of eerst een waarschuwing ontvangen.

Verwachtingen:

- Bezoekers en winkeliers zullen het gratis parkeren toejuichen (maatschappelijk draagvlak)
- Een bescheiden groei van het aantal bezoekers (vooral boodschappen doen)
- Een beperkte groei van de verblijfsduur

Scenario 2: In de garage 1^e twee uur gratis (behalve op zaterdag), op straat terug naar €1,30

In dit scenario wordt gestopt met de pilot van de verlaagde tarieven, maar wordt met de eerste twee uur gratis in de garage tegemoet gekomen aan de wens van de winkeliers betreffende een verlaging van de weerstandsfactor betaald parkeren. Door de garage de eerste twee uur gratis te maken wordt tegelijkertijd voldaan aan de wens van de gemeente om zoveel mogelijk auto's in de garage te faciliteren.

Financiële gevolgen:

Bij gelijkblijvend parkeergedrag is ten opzichte van 2014 een positief effect op de parkeerbegroting te verwachten van € 75.000, dat als volgt is opgebouwd:

- Meeromzet ten gevolge van het terugdraaien van de pilot verlaagde tarieven:
 - Straatparkeren: € 160.000
 - Garageparkeren: € 50.000
- Omzetderving eerste twee uur gratis in garage (uitgezonderd zaterdag): € 135.000

Omdat de verwachting is dat een substantieel deel van de bezoekers die nu op straat parkeren gebruik zullen gaan maken van de parkeergarage is het verdedigbaar te veronderstellen dat dit scenario ten opzichte van de situatie 2014 uiteindelijk geen positieve financiële verandering teweeg zal brengen.

Opmerkingen:

1. Qua kosten is er geen sprake van een bezuiniging.
2. Dankzij de weekmarkt is er op zaterdag een drukke bezetting, ook in de garage. Door de week zijn in dit scenario in de garage de eerste twee uur gratis. Het is daarom te overwegen het tarief in de garage te verhogen naar €1,50. Dit levert, bij ongewijzigd parkeergedrag, *extra* inkomsten op ter grootte van €15.000.
3. In de huidige situatie wordt door de supermarkt aan trouwe klanten parkeergeld teruggegeven. In dit scenario hoeft dat niet. Gezien de financiële situatie van de gemeente is

het een voorwaarde dat ter compensatie van de inkomstenderving in dit scenario er een substantiële bijdrage (suggestie: €75.000) komt van de winkeliers.

Verwachtingen:

- Bezoekers zullen het gratis parkeren in de garage toejuichen, met een verplaatsing van straat naar garage tot gevolg.
- Meer achteraf betalen, dus rustiger winkelen en minder bekeuringen
- Een bescheiden groei van het aantal bezoekers (vooral boodschappen doen)
- Een beperkte groei van de verblijfsduur

Scenario 3: Huidige regime van €1,00 handhaven, maar in garage het tweede uur gratis

In dit scenario wordt het tarief van de pilot (€1,00) van de verlaagde tarieven gehandhaafd, maar wordt met het tweede uur gratis in de garage een langer verblijf gestimuleerd. Door in de garage het tweede uur gratis te maken wordt tegelijkertijd in zekere mate invulling gegeven aan de wens van de gemeente om zoveel mogelijk auto's in de garage te faciliteren.

Financiële gevolgen:

Bij gelijkblijvend parkeergedrag is ten opzichte van 2014 een negatief effect op de parkeerbegroting te verwachten van € 18.000. Omdat er ook sprake zal zijn van enige verplaatsing van straat naar garage moet rekening gehouden worden met een iets groter negatief effect (schatting: **€25.000**).

Opmerkingen:

1. Ook in dit scenario wordt er op kosten niet echt bezuinigd.
2. In de huidige situatie wordt door de supermarkt aan klanten parkeergeld voor het eerste uur teruggegeven. In combinatie met dit scenario krijgen deze klanten feitelijk gratis parkeren. In de communicatie zou dit aspect veel aandacht moeten krijgen. Tegelijkertijd is het interessant om meer winkeliers te verleiden om hun klanten 1 euro parkeergeld (= 1^e uur parkeren) terug te geven ("ook deze winkelier komt u tegemoet met 1 uur parkeertegoed"). De gemeente zou daarvoor samen met de leverancier van de parkeerapparatuur een infrastructuur (kaartlezers en dergelijke) kunnen ontwikkelen.

Verwachtingen:

- Een deel van de bezoekers zal het 2^e uur gratis parkeren in de garage toejuichen, met een zekere verplaatsing van straat naar garage tot gevolg.
- Iets meer achteraf betalen, dus rustiger winkelen en minder bekeuringen
- Een zeer bescheiden groei van het aantal bezoekers
- Een zekere groei van de verblijfsduur.

Scenario 4: Kostendekkend tarief: €1,40 (straat en garage; alle dagen)

In dit scenario wordt het tarief in Geleen opgehoogd naar €1,40. Samen met een tarief in Sittard van €1,60 ontstaat bij gelijkblijvend bezoekersgedrag een kostendekkende exploitatie.

Financiële gevolgen:

Bij gelijkblijvend parkeergedrag is ten opzichte van 2014 een positief effect op de parkeerbegroting te verwachten van **€ 285.000**, dat als volgt is opgebouwd:

- Straatparkeren: +€ 215.000
- Garageparkeren: +€ 70.000

Opmerkingen:

1. Het is waarschijnlijk dat een dergelijke verhoging (in de beleving 40%) veel ophef veroorzaakt, met als gevolg:
 - a. Daling van het aantal bezoekers
 - b. Zeker geen groei van de verblijfsduur
 - c. Minder opbrengsten
2. In de beleving van de bezoeker en van de winkelier bestaat dit scenario alleen maar negatieve elementen, hetgeen zal leiden tot een nog meer negatieve beleving van het product parkeren.

Verwachtingen:

- Geen maatschappelijk draagvlak
- Geen ondersteuning van de economische vitaliteit van het centrum van Geleen

Advies

Scenario 1 (Blauwe Zone) heeft de nadrukkelijke voorkeur van de Geleense winkeliers. Het scenario heeft echter een duidelijke onbalans tussen de kosten voor de gemeente en de zekerheid van resultaat (meer bezoeken).

Scenario 4 lijkt vanuit de financiële positie van de gemeente geredeneerd het meest wenselijke scenario. De verwachting is echter dat een kostendekkend tarief zal leiden tot veel negatieve publiciteit en een verdere daling van het bezoek aan het centrum van Geleen. Daarmee haalt ook de gemeente niet haar doelstelling en dus kent dit scenario uiteindelijk alleen maar verliezers.

Van de resterende twee scenario's zal mogelijk Scenario 2 (eerste twee uur gratis) de voorkeur hebben van de winkeliers. Het scenario is in de communicatie eenvoudig uit te leggen. Wel moet aandacht gegeven worden aan het zo goed als gratis maken van de parkeergarages om te voorkomen dat te veel media-aandacht uitgaat naar de hogere tarieven op straat. Tevens is in dit scenario een bijdrage van de winkeliers noodzakelijk om financieel voldoende lucht te krijgen.

Scenario 3 is een goed alternatief. De tarieven gaan niet omhoog en winkeliers kunnen zelf een invulling geven aan de beleving dat de eerste twee uur gratis zijn door hun klanten voor 1 euro ook het eerste uur gratis te geven.

11. Sittard

In het POL 2014 is het centrum van Sittard getypeerd als regionaal verzorgend stedelijk centrum. Volgens de structuurvisie Sittard-Geleen functioneert het centrum van Sittard als 'ontmoetingscentrum' dat vooral gericht is op winkelen, cultuur, ontmoeten en verblijven. Het parkeerbeleid zal ondersteunend moeten zijn aan deze gevarieerde bezoekersdoelen. Anders dan in Geleen zal er in Sittard behoefte zijn aan ondersteuning van langere

afrekenen sittard		
	procent	cumulatief
1 uur	31,9%	32%
2 uur	35,1%	67%
3 uur	18,7%	86%
4 uur	7,7%	93%
5 uur	2,9%	96%
> 5 uur	3,8%	100%

verblijfstijden en, zoals aangegeven door de binnenstadondernemers van Sittard, een betere kwaliteit van de parkeervoorzieningen. In de huidige situatie blijft 2/3^e van de bezoekers langer dan 1 uur en 1/3^e zelfs langer dan 2 uur.

Hieronder worden ook voor het centrum van Sittard een viertal scenario's uitgewerkt, waarbij gekeken wordt naar de mogelijke effecten op parkeergedrag en op de gemeentelijke financiën.

Bij het opstellen van de scenario's is rekening gehouden met de wensen van de winkeliers en bewoners in Sittard, zoals verwoord op de bijeenkomst van 25 februari jl. (zie bijlage 2).

Scenario 1: Terug naar oude regime

In dit scenario wordt gestopt met de pilot en keren de oude tarieven terug. Dit betekent overal in het centrum van Sittard terug naar €1,30 per uur, behalve voor het Tempelplein waar het dubbele tarief van €2,60 wordt gehanteerd.

Financiële gevolgen:

Bij het huidige tarief (€1,00 per uur) bedraagt de totaalomzet 2014 in Sittard €2.081.000 (excl. BTW). Het verlagen van het tarief heeft geen noemenswaardig effect gehad op het aantal parkeeruren. Aannemende dat bij een goede communicatie het terugzetten van de tarieven ook geen (nadelig) effect heeft op het aantal parkeeruren, dan zal de parkeeromzet stijgen met **€625.000**. De te verwachten omzetten worden dan bij benadering als volgt:

omzet straatparkeren				omzet garages			
ma	11%	€	188.853	ma	8%	€	75.780
di	14%	€	241.662	di	11%	€	110.316
wo	15%	€	253.440	wo	13%	€	126.457
do	21%	€	356.461	do	23%	€	235.727
vr	16%	€	269.457	vr	13%	€	134.679
za	20%	€	332.264	za	25%	€	254.107
zo	4%	€	59.564	zo	7%	€	66.933
			€ 1.701.700				€ 1.004.000

Opmerkingen:

- In Sittard zijn zowel de donderdag (weekmarkt) als de zaterdag de dagen waarop er veel bezoekersuren zijn.
- Specifieke kostenbesparingen zijn in dit scenario niet mogelijk, omdat er qua apparatuur en processen geen veranderingen plaatsvinden.

Verwachtingen:

- Bezoekers en winkeliers zullen niet blij zijn met de hogere tarieven (weinig maatschappelijk draagvlak)
- Het tarief zal niet bijdragen aan een groei van het aantal bezoekers
- Het tarief zal niet bijdragen aan een groei van de verblijfsduur

Scenario 2: Stimuleren langer verblijven

In dit scenario wordt gestopt met de pilot van de verlaagde tarieven, maar om een langer verblijf te stimuleren wordt in de garages het tweede uur gratis gemaakt. Ter bekostiging van deze maatregel

zal het uurtarief in de garages worden verhoogd naar €1,50. Deze verhoging zal bij juiste communicatie toch op draagvlak kunnen rekenen, omdat voor iedereen die langer dan 70 minuten in de garage parkeert parkeren goedkoper wordt dan met het uurtarief van €1,30. Langparkeerders worden daarmee verleid om meer gebruik te maken van de parkeergarages en daarmee van achteraf betalen.

Financiële gevolgen:

Ten opzichte van de omzet 2014 in Sittard (pilottarief) zorgt de tariefsverhoging bij gelijkblijvend parkeergedrag voor een omzetstijging van €778.000. Het tweede uur gratis in de garages kost €253.000. Het overall resultaat bij gelijkblijvend parkeergedrag in dit scenario is derhalve € **€525.000**.

Omdat de verwachting is dat een deel van de bezoekers die nu op langer dan een uur op straat parkeren gebruik zullen gaan maken van de parkeergarage is het te verwachten dat van deze omzetstijging (ten opzichte van 2014) nog iets afgaat. Daar staat tegenover dat een deel van de bezoekers die korter dan een uur blijven zich zullen laten verleiden tot een langere verblijfsduur.

Opmerkingen:

1. Qua kosten is er geen sprake van een bezuiniging.
2. De gemeente geeft in dit scenario in de garages het tweede uur gratis. Dit biedt winkeliers de mogelijkheid om voor €1,50 aan klanten ook het eerste uur gratis te geven. Om deze manier kan in gezamenlijkheid de klant min of meer gratis parkeren worden geboden.
3. Als op het binnenterrein van de Steenweg slagbomen komen, dan is het logisch dat ook daar het garagetarief geldt en alle voordelen die in dit scenario daaraan gekoppeld zijn.
4. Communicatie over nieuwe tarieven is van essentieel belang voor het verkrijgen van maatschappelijk draagvlak. Samen met de binnenstadondernemers moet hiervoor een campagne worden opgezet, opdat voorkomen wordt dat in de media alle aandacht gaat naar de tariefsverhoging ten gevolge van het stoppen van de pilot verlaagde tarieven.

Verwachtingen:

- Bezoekers zullen het 2^e uur gratis parkeren in de garage toejuichen, met een zekere verplaatsing van straat naar garage tot gevolg.
- Meer achteraf betalen, dus rustiger winkelen en iets minder bekeuringen
- Een bescheiden groei van het aantal bezoekers (vooral onder winkelend publiek)
- Een beperkte groei van de verblijfsduur

Scenario 3: Samenwerking

In de afstemming met binnenstadondernemers hebben enkele ondernemers aangegeven mee te willen denken in een mogelijkheid om meer exploitatieverantwoordelijkheid weg te leggen bij de ondernemers die een direct belang hebben bij een gastvrije ontvangst van hun bezoekers. Daarom wordt er in dit scenario ingezet op een coproductie tussen binnenstadondernemers en de gemeente.

Als vertrekpunt voor zo'n samenwerking zouden de volgende uitgangspunten genomen kunnen worden:

- Op straat €1,30 per uur (Tempelplein €2,00 per uur)
- Garages onderverhuren aan binnenstadondernemers, bijvoorbeeld als volgt:
 - Gemeente blijft eigenaar

- Huurprijs = 1,3 * omzet 2014 (omzet zoals die geweest zou zijn bij het standaard tarief van €1,30)
- Gemeente blijft beheerder op basis van een Service Level Agreement (SLA)
- Ondernemers bepalen als exploitant tarieven en acties
- Beide partijen stoppen een bedrag (€50.000?) in een pot voor kwaliteitsverbetering
- Als omzet hoger is dan huurprijs, en dus winst gemaakt wordt door de ondernemers, dan vindt er een driedeling plaats van de meeropbrengsten:
 - 1/3^e deel naar ondernemers
 - 1/3^e deel naar gemeente
 - 1/3^e deel naar pot voor kwaliteitsverbetering

Financiële gevolgen:

In dit scenario krijgt de gemeente qua huur hetzelfde bedrag als verwachte omzet in Scenario 1 (terug naar oude tarieven). Daarmee is voor de gemeente het resultaat dus ook gelijk aan dat in Scenario 1, te weten **€625.000**. Wat de werkelijke omzet voor de binnenstadondernemers wordt is in dit scenario onduidelijk, maar de keuze en lasten qua tarieven en acties ligt ook bij de binnenstadondernemers. Als zij erg succesvol zijn, dan zal dat voor een deel ten koste gaan van de omzet straatparkeren. De verwachting is dat dit niet om hele grote bedragen zal gaan.

Opmerkingen:

1. Voor de gemeentelijke parkeerorganisatie verandert er weinig. Operationeel zijn ze nog steeds volledig verantwoordelijk voor straat- en garageparkeren. Alleen het beleid aangaande de parkeergarages in het centrum van Sittard wordt in handen gelegd van de binnenstadondernemers.
2. Exploitatie van een parkeergarage wordt door de fiscus gezien als een privaatrechtelijke activiteit (en is daarom ook BTW-belast). Derhalve is het niet te verwachten dat in dit scenario er een conflict zal optreden met de publieke functie van de gemeente. Uiteraard moet nog wel onderzocht worden of een dergelijk scenario past binnen de Wet Markt en Overheid en de inkoopregels van de gemeente. Tevens zal daarbij onderzocht moeten worden wat de juiste juridische constructie is waarin zo'n samenwerking gegoten kan worden. Maar uitgangspunt moet simpel blijven: de unit Vastgoed van de gemeente verhuurt parkeergarages en de huurder koopt parkeerbeheertaken in bij Parkeerservice van de gemeente.
3. Dit scenario heeft in de uitwerking beduidend meer tijd nodig, niet in de laatste plaats omdat verder onderzocht moet worden in welke mate een dergelijke verantwoordelijkheid voor binnenstadondernemers echt op draagvlak kan rekenen. In ieder geval sluit een dergelijke samenwerking qua uitgangspunt prima aan bij de Retailagenda. Mogelijk dat daar ook middelen en advies te halen zijn voor de beste wijze van invullen.
4. Als op het binnenterrein van de Steenweg slagbomen komen, dan is het logisch dat ook daar het garagetarief geldt. Overwogen kan worden de exploitatie van dit binnenterrein mee te laten lopen in de samenwerking.

Verwachtingen:

- De verwachting is dat binnenstadondernemers proactief bezoekers gaan verleiden vaker te komen en langer te verblijven, bijvoorbeeld met specifieke acties en een loyaliteitsprogramma.

- Omdat alle acties gericht zijn op het gebruik van de parkeergarages zal er meer achteraf betalen plaatsvinden, dus rustiger winkelen en minder bekeuringen
- Een bescheiden groei van het aantal bezoekers
- Een groei van de verblijfsduur.

Scenario 4: Kostendekkend tarief: €1,60 (straat en garage; alle dagen)

In dit scenario wordt het tarief in Sittard opgehoogd naar €1,60. Samen met een tarief in Geleen van €1,40 ontstaat bij gelijkblijvend bezoekersgedrag een kostendekkende exploitatie.

Financiële gevolgen:

Bij gelijkblijvend parkeergedrag is ten opzichte van 2014 een positief effect op de parkeerbegroting te verwachten van **€ 1.245.000**, dat als volgt is opgebouwd:

- Straatparkeren: +€ 780.000
- Garageparkeren: +€ 465.000

Opmerkingen:

1. Het is waarschijnlijk dat een dergelijke verhoging (60% ten opzichte van pilottarief) veel ophef veroorzaakt, met als gevolg:
 - a. Daling van het aantal bezoekers
 - b. Zeker geen groei van de verblijfsduur
 - c. Minder opbrengsten
2. In de beleving van de bezoeker en van de winkelier bestaat dit scenario alleen maar negatieve elementen, hetgeen zal leiden tot een nog meer negatieve beleving van het product parkeren.

Verwachtingen:

- Geen maatschappelijk draagvlak
- Geen ondersteuning van de economische vitaliteit van het centrum van Sittard

Advies

Scenario 1 (Terug naar oude tarief) is aantrekkelijke voor de financiële huishouding van de gemeente, maar doet geen recht aan de wens van de winkeliers om parkeren meer ondersteunend te laten zijn aan het bezoek aan het centrum van Sittard. In geen enkel opzicht zal dit scenario leiden tot meer bezoeken. Voor scenario 4 (kostendekkend tarief) geldt dezelfde conclusie, maar dan in nog grotere mate.

Van de resterende twee scenario's in Scenario 3 het meest belovend. In dit scenario wordt de samenwerking tussen gemeente en binnenstadondernemers maximaal de ruimte gegeven om de economische vitaliteit van het centrum van Sittard te ondersteunen. De belangen van gemeente en ondernemers zijn in dit scenario gelijkgericht. De praktische invulling vraagt echter om aanzienlijk meer tijd. Zo zal nagedacht moeten worden of de juridische structuur, de mogelijkheden van samenwerking met derde partijen, zoals de provincie, de positie van abonneementhouders, et cetera. Die tijd kan gekocht worden door in eerste instantie te kiezen voor scenario 2. In scenario 2 krijgen de bezoekers in de garage het tweede uur gratis en wordt iedereen gestimuleerd om te kiezen voor een vorm van achteraf betalen. De winkeliers kunnen zelf invulling geven aan het teruggeven van het eerste uur parkeren, bij voorkeur gekoppeld aan achteraf betaald parkeren. Zo kunnen zij hun bijdrage leveren aan de positieve beleving van betaald parkeren.

12. ORBIS-garage

In 2012 heeft de gemeente de parkeergarage Orbis overgenomen van het ziekenhuis. Sinds die tijd exploiteert de unit Parkeerservice van de gemeente deze garage. Het resultaat over 2014 staat weergegeven in Tabel 4.

omzet KP		2014
muntgeld	€	301.459
bankiljetten	€	390.562
CCP	€	241.662
	€	933.684
omzet LP		
abonnementen	€	65.243
	€	65.243
overige omzet		
diversen	€	420.399
totaal omzetten	€	1.419.326
kosten		
huur	€	958.534
personeel	€	150.621
electra en water	€	71.000
schoonmaak	€	-
onderh (on)roerend	€	47.961
software	€	8.443
belastingen	€	33.073
diensten derden	€	21.428
stort/aanw voorziening	€	47.236
overig en onvoorzien	€	10.597
totaal lasten	€	1.348.894
resultaat	€	70.431

Tabel 4: Financieel resultaat Orbis-garage 2014

Over de Orbis-garage en de bij behorende cijfers kan het volgende worden opgemerkt:

- De Orbis-garage is volledig gericht op het ziekenhuis. Exploitatie van deze garage is daarmee strikt genomen geen publieke taak. Omdat de garage in bezit is van de gemeente is het wel logisch dat deze garage geëxploiteerd wordt door Parkeerservice.
- In 2014 is een bescheiden positief resultaat behaald van €70.431. Op basis van het eerste kwartaal van 2015 is de verwachting dat dit resultaat in 2015 zo'n €130.000 beter zal zijn, met name omdat de afrekenenheid waarmee verrekend wordt is verlengd.
- Contractueel mag het uurtarief nog stijgen ten opzichte van de €1,30 van nu. Het plafond ligt bij €1,75 in 2016. Daarbij de kanttekening dat het huidige tarief in vergelijking met andere ziekenhuizen in de omgeving reeds aan de hoge kant is. Het is dus maar de vraag of de ruimte voor verhoging van de tarieven ook maximaal benut moet worden. Door slimmer met de tarieven om te gaan is er naar verwachting een jaarlijkse omzetverhoging mogelijk tussen de €200.000 en €250.000.

- De huidige boekwaarde bedraagt €16.890.790. Dit komt ongeveer overeen met de marktwaarde. Hierbij is dan wel verondersteld dat:
 - De omzet in 2016 een duidelijke en blijvende sprong maakt ten opzichte van 2015
 - De tarieven jaarlijks groeien met 2,25%
 - De marktpartij akkoord gaat met een rendementseis van 7,5%
- De post Diversen (€420.399) is de huur die het ziekenhuis betaalt voor de benedenverdieping van de garage, die nu grotendeels gebruikt wordt door personeel van het ziekenhuis. Dit is nog wel een aandachtspunt, omdat op dit moment de voor bezoekers beschikbare capaciteit op piekmomenten onvoldoende is. Orbis heeft contractueel de verplichting een oplossing te zoeken voor het parkeren van haar personeel. De slachthuislocatie kan daarin een belangrijke rol spelen. Hierover dient op korte termijn door Orbis en de gemeente een goed plan van aanpak te worden opgesteld.

Advies: Verkoop van de Orbis-garage is momenteel niet aan de orde, omdat de huidige boekwaarde ongeveer overeen komt met de marktwaarde en er dus bij verkoop geen noemenswaardige winst behaald zal worden. Tevens is in het koopcontract een aantal restricties opgelegd aan verkoop. Vanuit financieel oogpunt is er ook geen noodzaak toe, omdat de garage op dit moment in bescheiden mate winstgevend is. Deze winstgevendheid kan met een uitgekiend programma nog wel wat worden verbeterd. Bijvoorbeeld kan nagedacht worden over slimmere tarieven en het op piekmomenten beter benutten van de capaciteit, bijvoorbeeld door personeelsleden te verleiden elders te parkeren. Door nog enkele jaren de winstgevendheid te verbeteren stijgt de verkoopbaarheid van de garage aanzienlijk. Op termijn is verkoop een optie, bij voorkeur aan de eigenaar van het ziekenhuis

Kanttekening: er zal gezocht moeten worden naar een manier waarop de verhoging van de tarieven vooral ten laste komt van de incidentele bezoeker en dat de chronisch zieken, incl. hun vaste bezoek, zoveel mogelijk ontzien worden. Een geschikte methodiek dient samen met Orbis te worden uitgewerkt.

13. Parkeertechniek

Recente jaren hebben laten zien dat ook de parkeerwereld in de ban komt van digitalisering. Wat zijn daarin de belangrijkste ontwikkelingen?

Belparkeren: Gepast Parkeren (Helmond) / Gastvrij Parkeren (Beverwijk)

Belparkeren is een betaalwijze die niet meer uit de parkeerwereld is weg te denken. In grote steden ligt het percentage van parkeertransacties die betaald worden via een provider van belparkeren al boven de 50%. Steeds meer consumenten zullen van de gemeente eisen dat zij ook in Sittard-Geleen voor parkeren kunnen betalen door zich aan te melden bij hun provider. Winkeliers zullen deze vorm van betalen aanmoedigen, omdat het achteraf betalen is en per minuut wordt afgerekend (eerlijker).

Om de gastvrijheid verder te verbeteren is het eigenlijk noodzakelijk dat iemand met een contract bij één van de belparkeer-providers op basis van dit contract ook geautomatiseerd de garage kan in- en uitrijden. Wat daarvoor vooral nodig is zijn camera's voor kentekenherkenning bij in- en uitgang en medewerking van de leverancier van de parkeerapparatuur. Naast het gevoel van welkom zijn (omdat de slagboom automatisch opent) is ook een belangrijk winstpunt in deze systematiek dat

deze bezoeker niet meer langs de kassa hoeft. Daarmee komt vanzelf minder focus op het tarief, wat de weerstand tegen betaald parkeren verder verlaagt.

In een gemeente als Sittard-Geleen is het niet voldoende om enkel belparkeren technisch mogelijk te maken. Daarvoor wordt er door de gemiddelde parkeerder in Sittard-Geleen te weinig keren betaald voor parkeren. Een promotiecampagne kan daarbij geweldig helpen. In Beverwijk krijgen belparkeerders het parkeergeld behorende bij het tweede uur als parkeertegoed terug. Rondom deze geste is vervolgens samen met de winkeliers een actieprogramma ontwikkeld. In Helmond hebben ze vergelijkbare acties uitgezet en zijn ze recent gestart met een loyaliteitsprogramma, waarmee winkeliers op eenvoudige wijze parkeergeld als parkeertegoed kunnen teruggeven aan hun klanten, bij voorkeur als onderdeel van een breder loyaliteitsprogramma. De eerste voortekenen over het effect van een dergelijke vorm van communiceren, gekoppeld aan iets vervelends als betaald parkeren zijn zeer hoopgevend.

Opmerking: zowel Beverwijk als Helmond hebben het belparkeren uitgebreid met *pasparkeren*. Deelnemers van Gepast parkeren Helmond krijgen ook een pasje. Op de grote parkeerterreinen in de stad staan paslezers. De pas aanbieden bij de paslezer staat gelijk aan aanmelden bij een provider van belparkeren. Na afloop de pas opnieuw aanbieden bij de paslezer is de afmelding. Zo is belparkeren ook bereikbaar voor niet-smartphone gebruikers. Bel- en pasparkeren zijn in beide steden volledig geïntegreerd, wat wil zeggen dat een aanmelding die met de telefoon is aangemeld met de pas kan worden afgemeld (of andersom).



Met belparkeren zijn kosten gemoeid, zowel voor de gemeente als voor de gebruiker. De gebruiker betaalt in de regel zo'n €0,25 per parkeertransactie. Daar bovenop betaalt de gemeente aan de provider 2% van de parkeeromzet die via belparkeren is verkregen. Daarnaast dient een geringe aanpassing plaats te vinden van de bebording.

Ter promotie is het wenselijk om een promotiecampagne in te richten. Op basis van de praktijk elders lijkt in totaliteit €50.000 een wenselijk bedrag.

Advies: Op korte termijn belparkeren mogelijk maken, bij voorkeur op straat en in de parkeergarages. Tegelijkertijd met winkeliers afstemmen over het promotie-programma. Daarbij onderzoeken of er draagvlak is voor een uitbreiding met pasparkeren, zoals in Helmond en Beverwijk, en zo te komen tot een loyaliteitsprogramma waarbij vooral vaste klanten onder voorwaarden parkeertegoed kunnen terugkrijgen.

Pilot cameraparkeren (mini Park)

In Sittard loopt ook een proef met cameraparkeren. Op de Steenweg (Sittard) en de Elisabethstraat (Geleen) is het parkeerterrein uitgerust met een kenteken-camera bij de ingang en de uitgang. De werkwijze is als volgt:

- Bij het oprijden wordt het kenteken ingescand.
- Bestuurder parkeert de auto en loopt de stad in.
- Bij terugkomst loopt de bestuurder naar de automaat en voert daar zijn kenteken in.
- De automaat toont de parkeertijd en het bijbehorende tarief (op basis van afrekenen per minuut).
- Na betaling kan het parkeerterrein worden afgereden.

- Als geen betaling heeft plaatsgevonden, wordt bij het verlaten van het parkeerterrein het kenteken gescand en wordt normaliter een naheffing uitgeschreven en opgestuurd.

Zo'n proces kan in principe volledig geautomatiseerd verlopen. In de praktijk blijkt het een proef met in het begin wat haken en ogen. Het gevolg is dat er tot op heden terughoudend is omgegaan met het uitschrijven van naheffingen. Na een zekere gewenningsperiode zijn de gebruikers nu over het algemeen positief. Dit ondanks het feit dat door de verschillende betaalsystematieken die op de Steenweg gehanteerd worden de situatie op dit parkeerterrein voor de gebruiker erg onduidelijk is.

Advies: Stop met de pilot cameraparkeren zodra belparkeren overal in Sittard-Geleen mogelijk is. Misschien wel het belangrijkste argument om destijds te kiezen voor mini-Park van TMC was het BTW-voordeel wat met dit systeem te behalen was. Parkeergeld achter slagbomen is BTW-plichtig. Inning op basis van mini Park was vrijgesteld van BTW. Toch een inkomstenstijging van ruim 20%. Echter, eind 2014 heeft de staatssecretaris een wetswijziging doorgevoerd, waardoor dit voordeel is komen te vervallen. De kans is daarmee erg groot dat TMC binnenkort de systematiek van cameraparkeren niet langer meer zal ondersteunen. Daarnaast is het aan te bevelen dat een gemeente maar beperkt investeert in diversiteit in de betaalsystemen. Op straat is belparkeren, al dan niet in combinatie met een vorm van pasparkeren, vandaag de dag dé betaalvorm voor achteraf betalen per minuut en op rekening.

Digitalisering vergunningen

De gemeente is gestart met het digitaliseren van haar vergunningensysteem. Op deze manier kan straks de dienstverlening naar de bewoners en andere belanghebbenden sterk worden verbeterd. De vergunning wordt dan minder gekoppeld aan de persoon, maar meer aan het voertuig (kenteken). Iedereen kan straks via een e-loket vergunningen aanvragen, opzeggen en het kenteken van een vergunning wijzigen.

Als parkeerrechten op kenteken zijn uitgegeven, dan moeten zij ook op kenteken worden gehandhaafd. Handmatig is dat een extra belasting voor de handhavers. In dat geval moet overwogen worden om in omliggende woonwijken gebruik te maken van de mogelijkheden van het inzetten van een *scanauto*. Met een scanauto worden kentekens automatisch ingelezen. Op deze wijze kunnen tot wel 600 kentekens per uur worden gescand. Per kenteken moet in een zogenaamde *parkeerrechtendatabase* (PRDB) gecheckt worden of op het kenteken een parkeerrecht is uitgegeven. Ook deze check vindt geautomatiseerd plaats. In Amsterdam wordt bij het ontbreken van een juist parkeerecht een naheffing opgelegd en opgestuurd naar het huisadres.

Hoewel ook belparkeren op kenteken gaat lijkt het geen goed idee om als Sittard-Geleen te investeren in een migratie van de handhaaforganisatie naar het zogeheten *kentekenparkeren*. Onderzocht moet worden in hoeverre aangesloten kan worden bij de dienstverlening van een marktpartij, waarbij tevens gekeken wordt naar de voordelen van een regionale samenwerking.

Andere ontwikkelingen

- Op het moment dat een groot deel van de parkeerders kiest voor een vorm van achteraf betaald parkeren (achter slagbomen of via een app), dan loopt logischerwijs het gebruik van de ticketautomaten op straat terug. Voor veel gemeenten een aanleiding om het aantal ticketautomaten terug te brengen ('verdunding'). Op deze manier is een aanvullende kostenbesparing mogelijk van ongeveer €2.500 per jaar per automaat (kapitaallasten en onderhoud).

- Als belparkeren een zekere omvang krijgt, dan wordt het zeer aantrekkelijk om ervoor te zorgen dat op een abonnement bij een provider van belparkeren ook bij de parkeergarages naar binnen kan worden gereden. Hiervoor ontstaan in de markt steeds meer mogelijkheden. Helaas heeft zich daarin nog geen unieke standaard systematiek ontwikkeld. Vervanging of uitbreiding van garageapparatuur is hiervoor noodzakelijk.
- De ticketautomaten op straat zijn na het vervallen van de chipbetaling nog niet aangepast. Daardoor kan er momenteel alleen met muntgeld worden betaald. Het kwaliteitsniveau van dienstverlening is daarmee nu onvoldoende. Na besluitvorming in de raad moet snel een traject gestart worden voor reviseren of vervangen van deze ticketautomaten, waarbij ook eenvoudig met een bankpas kan worden afgerekend (Dip&Go).

14. Vergunningparkeren

Op het moment dat in een stadscentrum betaald parkeren wordt ingevoerd is het onvermijdelijk dat er sprake zal zijn van uitwijkgedrag naar de dichtstbijzijnde locaties waar nog wel gratis kan worden geparkeerd. Over het algemeen wordt dit uitwijkgedrag vooral veroorzaakt door langparkeerders (vaak personeel). Het gevolg is dat ook in omliggende (woon)wijken parkeerregulering dient plaats te vinden. Bewoners worden daar zelden vrolijk van.

Voor parkeerregulering in woonwijken zijn drie methoden beschikbaar:

- *Blauwe zone*: een verbod om langer dan een bepaalde periode te parkeren, meestal 2 of 3 uur. Ter controle dient de parkeerder gebruik te maken van een parkeerschijf.
- *Vergunninghoudersgebied (E9)*: voor het hele gebied geldt dan een parkeerverbod. In het gebied kan dan alleen geparkeerd worden met een vergunning of ontheffing.
- *Betaald parkeren*: iedereen mag in het gebied tegen betaling parkeren, maar de tariefstelling is zodanig dat dit niet interessant is voor iemand die niet in het gebied hoeft te zijn. Belanghebbenden, zoals bewoners, kunnen een vergunning aanschaffen.

Op dit moment maakt Sittard-Geleen gebruik van het mechanisme van vergunninghoudersgebieden. Bewoners krijgen hun vergunning om niet. Hierin neemt Sittard-Geleen een uitzonderingspositie in. Daarnaast kan een bewoner voor bezoek bezoekerskaarten aanschaffen. Met deze kaart achter de voorruit kan alleen in de betreffende straat worden geparkeerd.

Opmerkingen

- In een gebied met een parkeerverbod, dus zowel bij Blauwe Zone als E9, neemt de gemeente wel de kosten van handhaving voor haar rekening, maar zijn de inkomsten van overtredingen voor het Rijk. Sinds 1 januari 2015 ontvangt de gemeente daarvoor geen vergoeding meer. Bij betaald parkeren komen de inkomsten van bekeuringen (die heten dan naheffingen) wel toe aan de gemeente.
- Hoewel betaald parkeren de meest flexibele vorm is blijkt in de praktijk dat bewoners zelden enthousiast worden om van een E9-gebied over te stappen naar betaald parkeren. Dit heeft primair te maken met de wens om de straat exclusief te reserveren voor belanghebbenden, maar ook met het wantrouwen jegens de gemeente dat tarieven meteen zullen stijgen als de gemeente op zoek is naar aanvullende maatregelen om de begroting sluitend te krijgen.
- Het systeem van de bezoekerskaarten per straat is enigszins achterhaald. Een digitale bezoekersregeling biedt veel meer mogelijkheden voor maatwerk, waarmee het

serviceniveau voor de belanghebbenden aanzienlijk verbeterd kan worden. De consequentie is wel dat ook de handhaving steeds meer op kenteken zal gaan.

- In de Integrale Nota Parkeren van 2012 is al besloten tot het digitaliseren van het vergunningensysteem en de bijbehorende bezoekersregeling. Op deze manier kan de dienstverlening naar de burger en andere belanghebbenden in de stad aanzienlijk worden verbeterd. Met deze stap is al een start gemaakt, maar is tot op heden nog niet afgerond.

Advies:

- Gezien de financiële doelstellingen is het verdedigbaar dat ook de bewoners bijdragen aan het kostendekkend krijgen van de parkeerexploitatie. Als een bewonersvergunning 125 euro per jaar gaat kosten, dan wordt op deze wijze jaarlijks ongeveer €125.000 opgehaald. De vraag is of een dergelijke tariefstelling maatschappelijk haalbaar is.
- Sittard-Geleen zal werk moeten maken van een digitale verstrekking van vergunningen. Consumenten eisen steeds vaker deze kwaliteit van dienstverlening. Vergunningen worden daarbij uitgegeven op kenteken en zijn daarmee gekoppeld aan het voertuig (en niet meer 1-op-1 aan de eigenaar).
- Met een digitale vergunningensysteem dient meteen ook de bezoekersregeling gedigitaliseerd te worden. En dus ook op kenteken. Dit biedt vervolgens volop kansen om de dienstverlening op dit gebied verder te verbeteren.
- Omdat de gevolgen van digitaliseren groot zijn, ook voor handhaving, is het verstandig om te starten met het opstellen van een plan-van-aanpak, waarin inzichtelijk gemaakt wordt wat de werkzaamheden zijn, de bijbehorende kosten/risico's en welke randvoorwaarden vervuld moeten zijn voordat bepaalde stappen gezet kunnen worden.

15. Gewenst niveau van schoon, heel en veilig van de parkeervoorzieningen

Op het gebied van schoon, heel en veilig zijn de afgelopen jaren al stappen gezet. De kwaliteit van schoon, heel en veilig is redelijk tot goed. Zodra tussen Vastgoed en Parkeerservice duidelijkere afspraken zijn gemaakt over onderhoud (zie hoofdstuk 16) kunnen achterstanden op het gebied van onderhoud, zoals in de ODA-parking, snel worden weggewerkt.

Heel heeft ook te maken met het onderhoud aan de apparatuur. Dit betekent: voorkomen dat er gewerkt wordt met te oude apparatuur en zorgen voor goede afspraken over 1^e-lijns en 2^e-lijns onderhoud. Het 1^e-lijns onderhoud zou samen met schoonmaak prima meegenomen kunnen worden in een uitbesteding van taken parkeerbeheer. Het 2^e-lijns onderhoud betreft vooral goede afspraken met de leverancier. Deze zijn er al en bij aanschaf van nieuwe apparatuur zullen die vanzelf aangepast worden aan de laatste inzichten.

Veilig is vaak een subjectieve beleving. Het gevoel van veiligheid kan worden vergroot met schone parkeergarages, goede verlichting, geen donkere hoekjes, et cetera. In Duitsland worden dicht bij de uitgangen parkeerplaatsen speciaal ingericht voor vrouwen. Maar veilig heeft ook te maken met de directe omgeving van een parkeervoorziening. Zoals aangegeven door de binnenstadondernemers van Sittard is er op dit gebied nog wel het een en ander te verbeteren. Middelen zullen moeten worden vrijgemaakt om ook bij de in- en uitgangen van de parkeergarages een gevoel van veiligheid te creëren.

16. Meerjarig groot onderhoud van de parkeergarages en de onderlinge relatie tussen de units Vastgoed en Parkeren

Vastgoed en Parkeren in Sittard-Geleen

In Sittard-Geleen is (net als bij veel andere plaatsen in ons land) het vastgoed ten behoeve van het parkeren ondergebracht bij de unit Vastgoed van de gemeente. De unit Vastgoed van de gemeente heeft de rol van eigenaar van de gebouwde parkeervoorzieningen; de unit Parkeerservice heeft de rol van huurder en exploitant van deze parkeervoorzieningen.

De unit Vastgoed verwerkt in principe alle eigenaarslasten van de garages. Dat zijn de kapitaallasten, de benodigde verzekeringen, onderhoud (regulier en reservering groot onderhoud), het eigenaarsdeel van de OZB, waterschaps- en zuiveringslasten, en andere lasten die onlosmakelijk verbonden zijn met de eigendom van het vastgoed. De unit Vastgoed maakt ook kosten van beheer en administratie. De totale kosten van de unit Vastgoed worden (op basis van de begroting van Vastgoed) als huur bij de unit Parkeerservice in rekening gebracht, hetgeen moet leiden tot een *kostendekkend huurcontract*.

Naast de huur heeft de unit Parkeerservice nog diverse andere exploitatiekosten. Ook reserveert de unit Parkeerservice jaarlijks voor de aanschaf van nieuwe parkeerapparatuur.

De principe-afspraken tussen Vastgoed en Parkeerservice is dat er gewerkt wordt met een transparante kostenstructuur. Beide partijen weten van elkaar welke kosten er worden gemaakt met betrekking tot de garages. De unit Vastgoed stelt voor elk jaar een begroting op die de basis is voor de huur die bij Parkeerservice in rekening wordt gebracht. De begroting van Vastgoed dient zodanig reëel te zijn dat er geen licht ontstaat tussen de huur die Vastgoed bij Parkeerservice in rekening brengt en de werkelijk door Vastgoed gemaakte kosten.

Constatering:

In totaal is over het boekjaar 2014 door Vastgoed € 3.110.000 bij Parkeerservice aan huur in rekening gebracht. De door Vastgoed begrote kosten bedragen € 2.915.000. Daarmee is in 2014 feitelijk € 195.000,- teveel aan huur in rekening gebracht. Een deel van deze lagere kosten zijn het gevolg van een daling van de onroerend zaakbelasting voor de garages. (in totaal € 60.000).

Advies:

Maak inzichtelijk welke (onderhouds)kosten logischerwijs door wie gedragen moeten worden en leg de uitkomsten per garage vast in een overeenkomst tussen Vastgoed en Parkeerservice. Breng de huur die Vastgoed in rekening brengt in overeenstemming met de noodzakelijke en begrote kosten van Vastgoed. Op deze manier zal er met ingang van 2016 sprake zijn van het door beide partijen gewenste kostendekkende huurcontract per garage.

Welke gebouwen wél en welke gebouwen niet?

Op dit moment brengt Vastgoed over de volgende parkeergarages bij Parkeerservice huur in rekening:

- Hub Dassenplein
- ODA-parking
- Markt-garage (Geleen)
- Orbis-parking
- Ursulinen-parking

(deels) Niet in rekening worden gebracht:

- De Wieër
- Groenstraat

Kerntaak Parkeerservice in relatie tot kostentoerekening

Bij alle parkeeractiviteiten is de vraag: wie doet wat? Parkeerservice is in het leven geroepen voor de uitvoering van de publieke taken op het gebied van (gereguleerd) parkeren: parkeren op straat bij de automaat, parkeren met vergunning en handhaving op deze activiteiten. Verder exploiteert Parkeerservice de publieke parkeergarages. Dat zijn de kerntaken van Parkeerservice. Het gaat dus om gemeentelijk eigendom met een publieke functie waar gereguleerd parkeren van toepassing is.

In de administratieve verdeling van de kosten is besloten dat de Ursulinen-parking financieel ondergebracht wordt bij Parkeerservice. Vanuit het oogpunt van de hiervoor genoemde kerntaken is de exploitatie van de Ursulinenparking een vreemde eend in de bijt. De Ursulinen-parking is voornamelijk bedoeld voor woningen en voor een hotel. Deze garage dient daarmee dus geen publieke taak en, en hoort formeel dus niet thuis in de begroting van Parkeerservice.

Voorstel: Parkeerservice neemt dan en slechts dan een parkeervoorziening in *exploitatie* als deze in gemeentelijk bezit is, gereguleerd is én een publieke functie heeft, waarbij Parkeerservice dus een grote vrijheid heeft aan wie parkeerrechten verkocht worden. In andere gevallen, zoals de Ursulinen-parking, blijft Vastgoed dus de exploitant. Wel kan in dat geval besloten worden dat Parkeerservice als *beheerder* optreedt. In dat geval wordt door de eigenaar (Vastgoed) aan Parkeerservice een beheervergoeding betaalt. Inkomsten en kosten zijn dan voor de eigenaar, maar de operationele taken zijn door Vastgoed uitbesteed aan Parkeerservice.

Op dit moment betaalt Vastgoed jaarlijks aan Parkeerservice een vergoeding van €45.000. Deze is bestempeld als een doorrijvergoeding, omdat men voor parkeren in de Ursulinen-parking door de ODA-parking moet rijden. Het bedrag is echter ook bedoeld voor afschrijving op de boekwaarde van de Ursulinen-parking. Bij het heroverwegen van de afspraken tussen Vastgoed en Parkeerservice zullen al deze aspecten moeten worden meegenomen om uiteindelijk te komen tot transparantie in de rollen en verantwoordelijkheden.

Advies:

Haal – op basis van bovenstaande kerntaak – de exploitatie van de Ursulinengarage weg bij Parkeerservice en breng deze exploitatie onder bij Vastgoed. Maak daarbij afspraken tussen Parkeerservice en Vastgoed over die taken die nog door Parkeerservice worden verricht, zoals in ieder geval het doorgang verlenen van de gebruikers. De beheerskosten die Parkeerservice in die nieuwe situatie nog maakt worden door Parkeerservice bij Vastgoed in rekening gebracht. Als de garage op enig moment door Vastgoed wordt verkocht, dan brengt Parkeerservice deze kosten vanaf dat moment bij de nieuwe eigenaar in rekening. Verkoop door Vastgoed van de Ursulinen-parking is al met al de meest voor de hand liggende optie.

Iets vergelijkbaars geldt voor de gebouwde voorzieningen De Wieër en Groenstraat. De Operationele kosten van deze voorzieningen moeten worden doorbelast in de exploitatie van parkeren.

De Orbis-garage wordt door Parkeerservice deels verhuurd aan Orbis voor het kunnen laten stallen van personeel. De nabijgelegen Slachthuislocatie wordt voor hetzelfde doel door Vastgoed verhuurd aan Orbis. Nu de capaciteit van de Orbis-garage op piekmomenten voor bezoekers ontoereikend blijkt te zijn dient een heroverweging van deze afspraken plaats te vinden waarbij de garage en het

parkeerterrein in één hand komt. Op deze manier kan namelijk de beschikbare capaciteit beter worden benut. Overdracht van budgetten hoeft hierbij geen primair doel te zijn.

Overige onzuiverheden

Uit de begroting blijkt dat bij Parkeerservice diverse kosten worden doorbelast die hier, op basis van de beschreven kerntaak niet thuis horen. Bijvoorbeeld: bij Parkeerservice worden rente en afschrijvingskosten in rekening gebracht voor het autovrij maken van de Markt in Sittard en voor het autovrij maken van de Markt in Geleen en van de parkeerplaats voormalige moutfabriek. De kosten worden doorbelast in de exploitatie van Parkeerservice. Zo zijn er meer voorbeelden waarbij lasten onterecht bij Parkeerservice in rekening worden gebracht.

Advies:

Neem met de kerntaken van Parkeerservice als uitgangspunt een besluit welke garages/terreinen door Parkeerservice zullen worden geëxploiteerd en welke door Vastgoed (of anderen) zullen worden geëxploiteerd. Daarmee ontstaat er duidelijkheid wie waarvoor verantwoordelijk is. Leg bij die garages en terreinen die uiteindelijk door Parkeerservice worden geëxploiteerd de gemaakte afspraken gedetailleerd in overeenkomsten vast.

In de loop van volgend jaar zal de *Ligne parkeergarage* haar deuren openen. Logischerwijs zal dit impact hebben op de verkeersstromen en het parkeergedrag. Het is nog onduidelijk welke impact precies, aangezien hier (deels) sprake is van een publieke functie. Het advies is om op korte termijn met alle betrokken partijen, binnen en buiten het gemeentelijk apparaat, hierover meer duidelijkheid te krijgen. In die discussie en de keuzes die gemaakt worden dienen de kerntaken van de verschillende gemeentelijke afdelingen leidend te zijn. Mocht er in de toekomst een voorstel komen om de exploitatie bij ParkeerService onder te brengen, dan wordt geadviseerd een huurprijs te bewerkstelligen die aansluit bij de daadwerkelijke marktwaarde. Uitgangspunt hierbij is dat de Ligne parkeergarage kostendekkend kan worden geëxploiteerd. Hierbij moeten de consequenties voor de bezetting van de overige parkeervoorzieningen (o.a. ODA-parking) worden meegenomen.

Gevolgen voor budgetten

Met dergelijke nieuwe afspraken kunnen budgetten verschuiven. Er is daarbij geen sprake van besparingen, maar wel van duidelijkheid vanuit de kerntaken. Hierdoor ontstaat een correcter beeld op de daadwerkelijke kosten van Parkeren in relatie tot de mate van kostendekkendheid van de parkeertarieven.

Groot onderhoud

Voor de instandhouding van de gebouwde voorzieningen is onderhoud nodig. Daarbij is onderscheid te maken in regulier onderhoud en groot onderhoud. Voor groot onderhoud zijn er twee mogelijkheden:

- De kosten van groot onderhoud worden genomen in het jaar dat ze zich voordoen. Dat betekent in dat jaar een (fors) exploitatieverlies, of
- Er wordt gereserveerd voor groot onderhoud. Jaarlijks wordt een dotatie gedaan in een onderhoudsvoorziening. In het jaar waarin het groot onderhoud plaatsvindt, wordt er een bedrag aan deze voorziening onttrokken

Vanuit zorgvuldig beheer verdient een voorziening Groot Onderhoud de voorkeur. Deze voorziening is formeel in de begroting opgenomen. De accountant zal alleen akkoord gaan met zo'n

onderhoudsvoorziening als er per garage een meerjaren-onderhoudsprogramma aanwezig is waarin is aangegeven welk bedrag op welk moment vereist is.

Regulier onderhoud wordt logischerwijs direct meegenomen in de jaarlijkse begroting van Parkeerservice, hetgeen nu ook al het geval is.

Advies:

Voor zover er nog geen meerjaren-onderhoudsprogramma (MJOP) is opgesteld: laat door een gespecialiseerd bureau voor elk van de garages een MJOP opstellen en gebruik deze MJOP's als onderlegger voor het aanleggen van een generieke onderhoudsreserve (openbare) parkeergarages.

17. Afwaardering parkeergarages

In het coalitieakkoord wordt gesproken over een extra taakstelling van 1 miljoen euro, waarbij expliciet een koppeling is gelegd met het afschrijven van het parkeervastgoed. Helder is dat voor alle op het centrum gerichte parkeergarages de boekwaarde hoger is dan de feitelijke marktwaarde. Die is namelijk voor al deze garages gering, want de parkeerinkomsten zijn maar net voldoende voor het afdekken van de operationele kosten. Verlagen van de boekwaarde is echter geen sinecure.

Vraag:

Als vanuit Parkeerservice jaarlijks een besparing van € 1,0 miljoen op de huur gerealiseerd zou moeten worden, hoeveel moet dan op de garages worden afgeschreven?

Toegepaste methode

In totaal wordt door Parkeerbeheer aan Vastgoed voor alle parkeergarages tezamen jaarlijks een bedrag van € 3,14 miljoen aan huur betaald. Dat zijn de kapitaallasten (= rente + afschrijving), vermeerderd met de vastgoedgebonden kosten, zoals (reservering) voor groot onderhoud, verzekering, OZB-eigenaar et cetera.

Volgens de ontvangen informatie bedragen de kapitaallasten 2,36 miljoen. In de huur zit dus een bedrag van € 0,78 miljoen aan 'niet kap-lasten'.

Als er een bedrag van € 1,0 miljoen minder huur wordt betaald, dan blijven de 'niet kap-lasten' gelijk. Er wordt immers niet minder onderhoud gepleegd omdat de huur minder wordt. Dat betekent dat de vermindering van 1,0 miljoen geheel in mindering wordt gebracht op de kapitaallasten. Die zijn nu 2,36 miljoen en die worden dan 1,36 miljoen.

De boekwaarde van alle garages samen, incl. Orbis, bedraagt per 01-01-2015: 46,0 miljoen. De kapitaallasten daarvan zijn 2,36 miljoen.

Antwoord:

Als de kapitaallasten nog maar 1,36 miljoen mogen zijn (in plaats van 2,36) dan is dat nog maar 58% van de kapitaallasten. Dat is ook 58% van de huidige boekwaarde (= 26,5 miljoen). Er zou dan bijna 20 miljoen moeten worden afgeschreven.

Opmerkingen:

- De berekening is vooralsnog gemaakt zonder restwaarden. Die zijn bij Empaction niet bekend en niet opgenomen in de activastaat. Als er daadwerkelijk restwaardes zijn, dan hoeft er minder te worden afgeschreven.

- De berekening is gemaakt op basis van een jaarlijkse annuïteit = gelijkblijvende jaarlast. Dat is bij de garage Hub Dassenplein niet het geval; die wordt lineair afgeschreven.

De 20 miljoen uit de berekening kan dus nog anders uitpakken als deze aspecten zijn meegenomen.

Wat zijn de gevolgen voor financiering?

Als de garages worden afgewaardeerd, neemt het resultaat van de totale parkeer-exploitatie toe. Er hoeft dan minder huur te worden betaald en dat komt het resultaat ten goede.

De financiering bestaat nu uit één of meerdere leningen voor de vastgoed-investering; daarnaast moeten ook de jaarlijkse tekorten worden gefinancierd. Als er een afwaardering heeft plaatsgevonden, blijven de leningen voor vastgoed gewoon doorlopen, maar hoeven er geen jaarlijkse tekorten (met rente op rente) meer te worden gefinancierd.

Advies:

Omdat afwaardering van garages een juridisch complexe materie is, wordt geadviseerd om de accountant bij het proces van afwaarderen te betrekken. De accountant kan de (on)mogelijkheden van afwaarderen in beeld brengen en de gemeente adviseren óf (en zo ja in welke mate) afwaarderen van de garages mogelijk is.

Opmerking: Vanaf 2016 is ook de gemeente voor haar parkeergarages VPB-plichtig. Wat de gevolgen van herwaardering voor de VPB zijn is nog niet helemaal duidelijk. Fiscaal gezien zal het Rijk uitgaan van de waarde van de parkeergarages in het economisch verkeer. Deze waarde is aanzienlijk lager dan de boekwaarde en heeft tot gevolg dat de gemeente eerder VPB zal moeten gaan betalen. Dit is een niet-onbelangrijk aandachtspunt.

BIJLAGE 1: Reacties bespreking stakeholders Geleen 24-02-2015

Algemeen: positieve, constructieve en open bijeenkomst

Beleving centrum is maatgevend, de 'waarde' van de bestemming is maatgevend voor het parkeertarief. M.a.w. parkeren staat niet op zichzelf. Het aanbod/beleving in een centrum dient het parkeertarief te rechtvaardigen. Omgedraaid: indien parkeren gratis moet zijn, dan zeg je eigenlijk dat de meerwaarde van je centrum ten opzichte van andere centra met gratis parkeren nihil is.

Tegen deze achtergrond wordt gevraagd in hoeverre in het onderzoek ook wordt gekeken naar omliggende (winkel)centra (aanbod versus gevoerde parkeerbeleid). Concurrerende gebieden zijn centrum Beek, Makado, Stein (en enkele vermelden zelfs Zuidhof en Lindenheuvel), hier is parkeren gratis, dus gevraagd wordt om een variant gratis parkeren uit te werken (icm blauwe zone). Of een sterk gereduceerd tarief.

Vb Makado: geen leegstand, gaat uitbreiden, van belang is overdekt zijn en gratis parkeren.

Discussie over onderscheidendheid van Geleen, en aanpak verbetering aantrekkelijkheid, horen thuis in programma centrumaanpak / traject masterplan centrum Geleen.

Nav financieel overzicht wordt gevraagd voor meer transparantie in de kosten en baten (met name om de kosten/baten te beperken tot Geleen).

Om een goede afweging te kunnen maken, wordt voorts gevraagd naar ervaringsgegevens c.q. cijfers met betrekking tot de pilot parkeren (tariefsverlaging van € 1,30 naar € 1,00) en de invoering van het camera-parkeren op de Elisabethstraat. Toegezegd.

Parkeren mag geen negatieve drempel zijn, tarief en achteraf betalen zijn hierbij cruciaal.

Parkeervoorzieningen in Geleen zijn prima.

Naast roep om gratis parkeren, is er begrip voor financiële situatie van de gemeente. Daarom doorgepraat over alternatieven die een positieve bijdrage aan het centrum kunnen leveren maar daarnaast ook nog zorgen voor enige inkomsten. Er is bereidheid om hierover mee te denken. Vb die besproken zijn:

- Zaterdag is goed bezocht, dus geld blijven vragen (evt meer dan 1 euro?)
- Doordeweeks, in parkeergarage Markt eerste 2 uur gratis.

Alternatief 1^e uur betalen, daarna gratis besproken (ivm gegeven dat in Geleen de meeste na 1 uur weg zijn).

Ook mogelijke verkoop van de parkeergarage aan Delta Lloyd als mogelijk scenario is genoemd.

PR rondom parkeeracties is cruciaal.

Uitrol van achteraf betaald parkeren wordt positief ontvangen (belparkeren), wel rekening houden dat app/smartphone voor de bezoekers zeker niet gangbaar is.

Alternatief slagboom op Markt besproken als vorm abp.

Alternatief van aparte kaart besproken,

Bereidheid om mee te denken over loyaliteitsopzet. Positieve reacties op samenwerking gemeente en ondernemers. Hierbij is o.a. gewezen op de gehanteerde systematiek in de gemeente Winschoten (voor consument gratis; gemeente, ondernemers en vastgoedeigenaren zorgen gezamenlijk voor dekking).

Vraag om mening consument actief te betrekken in het onderzoek.

Vraag om nog voor oplevering rapport Empaction te kunnen inspreken! (vb na 11 maart voor 1 april met stuurgroep?)

Vraag: is themassessie 11 maart openbaar?

Na afloop: vraag, kunnen we bij opening LIDL gratis parkeren faciliteren (woensdag)

BIJLAGE 2: Reacties bespreking Parkeren belanghebbenden Sittard 25-02-2015

Algemeen: Een prettige bijeenkomst waarin de ondernemers veel ideeën en energie toonden. Sittard kiest duidelijk voor kwaliteit en gastvrijheid, dit als belangrijk onderdeel van een gezellig c.q. prettig bezoek aan de mooie Altstadt, waar men vervolgens ook graag terugkomt.

- Auto's op straat geven idee dat het aantrekkelijk is want er zijn mensen. De straten hoeven dus niet per se leeg ten gunste van de garages.
- Achteraf betaald parkeren wordt door alle ondernemers gezien als zeer belangrijk, zelfs als belangrijker dan de precieze hoogte van het tarief.
- De gemeente wordt gevraagd om tijdens de bouwwerkzaamheden en de reconstructies van toevoerwegen de bereikbaarheid van het centrum te garanderen en de bewegwijzering goed te regelen.
- De Odaparking wordt veelvuldig genoemd als belangrijke entree tot het stadscentrum. De Oda-parking valt op meerdere punten te verbeteren: bewegwijzering in en buiten de garage, overkapping van de toegangstrappen in het schootsveld, de entree is nog steeds voorzien van (tijdelijke) houten platen. Veel zaken zijn door de ondernemers vaker aangegeven.
- Service: een toilet? Personeel moet nadrukkelijker als 'host' aanwezig zijn in de garage.
- De garages moeten ingezet worden voor Citymarketing: aankondiging activiteiten, meer reclame, meer informatie over de stad en de bezienswaardigheden. Er moet een duidelijke link zijn tussen wat er in de stad gebeurt en de informatieverstrekking in de garage: Het bezoek aan de stad begint in de garages!
- Bemensing van de garages tijdens de evenementen moet worden uitgebreid. Sterker: 24/7 bemensing
- Gevraagd wordt om uniformiteit van openingstijden van de garages.
- Men is positief over het Minipark omdat het achteraf betaald parkeren betreft.
- Beter kijken naar facilitering van doelgroepen: Personeel van winkels (goedkoper?) parkeren, bijvoorbeeld bij de stadsspoorhal.
- Vastgoed afboeken geeft lucht in exploitatie. Ondernemers zien in dat de hoge kosten van de garages niet in verhouding zijn tot de lage opbrengsten.
- Differentiatie naar tijd, plaats en doelgroep wordt als logisch gezien. Het verschil tussen Geleen (runshopping) en Sittard (funshopping) daarbij wordt genoemd. Maar ook het verschil tussen het Tempelplein en de Hub Dassengarage.
- Er wordt gevraagd om de evaluatie van de Pilot Verlaging Parkeertarieven.
- Er wordt bereidheid getoond om als winkeliers/vastgoedeigenaren een actieve rol te spelen bij de exploitatie van de parkeergages die gericht zijn op het centrum van Sittard. Als mogelijke vorm wordt de suggestie gedaan van een coöperatie.
- Er is een duidelijke behoefte aan meer beleving/actie in de parkeergarages. Als voorbeeld wordt genoemd een kans op een jaar lang gratis parkeren.