

BIJLAGE 1

Beantwoording technisch vragen over de nota integrale aanpak parkeren Sittard-Geleen

- 1. De gemeente Sittard-Geleen gaat uit van een afschrijvingstermijn van de parkeergarage van 45 jaar. Met het verlengen van de afschrijvingstermijn naar 50 jaar (hetgeen ook in overheidsland voorkomt) en het toekennen van een restwaarde wordt een aanname gedaan over de technische staat van de gebouwen en de economische waarde over enkele decennia; de jaarlijkse afschrijvingslasten zullen hierdoor dalen.**

Vraag: waarom is deze mogelijkheid niet onderzocht?

In de “kadernota waardering en afschrijving vaste activa 2013-2016” is de afschrijvingsduur van nieuwe parkeergarages bepaald op 50 jaar. Voorheen was dat 40 jaar. Hub Dassenplein staat nog met een kortere afschrijvingsduur in de vaste-activa van 40 jaar. Bij de Orbis-garage is rekening gehouden met de reeds verstreken jaren. Deze parkeergarage wordt met een restant levensduur van 45 jaar afgeschreven. Bij de vaststelling van de kadernota is tevens de restwaarde van parkeergarages van nihil verhoogd naar 25% van de aanschafwaarde.

- 2. De restwaarde van de Orbisgarage na de volledige afschrijvingstermijn van 45 jaar is een winst van 13.5 miljoen contante waarden. Worden de restwaarde van alle garages meegenomen in het onderzoeksrapport? Zo nee, waarom niet? Kunt u de restwaarde per object aangeven?**

Voor alle garages is in de vast-activastaat rekening gehouden met een restwaarde van 25% van de aanschafprijs.

Huidige restwaarde:

- Hub Dassenplein	€ 1.566.445,-
- Marktgarage Geleen	€ 2.099.161,-
- Odaparking	€ 3.645.297,-
- Orbis-garage	€ 4.276.622,-
- Ursulinenparking	€ 612.500,-

- 3. Hebt u plannen om de boekwaarde van de parkeergarages meer in overeenstemming met de marktwaarde te brengen?**

Nee. Volgens de BBV is dit ook niet mogelijk.

De parkeergarages zijn voor de gemeente vastgoed met een maatschappelijk functie. De intentie is om een parkeergarage duurzaam te exploiteren en is niet door de Gemeente Sittard-Geleen gebouwd om winsten te behalen. De exploitatie toont ook een meerjarige negatieve opbrengst aan. Derhalve is géén duurzame waardevermindering aan de orde. Indien er een bestuurlijke intentie bestaat om het vastgoed te verkopen of de bestemming te wijzigen naar vastgoed met een bedrijfseconomische functie, dan bestaat er wel de mogelijkheid waardevermindering toe te passen.

- 4. Bij het ontstaan van VpB plicht in 2016 zal de fiscus de waarde in het economisch verkeer hanteren. Hoe denkt u de negatieve combinatie van hoge kapitaallasten en een lage drempel voor VpB heffing te voorkomen?**

Bij de implementatie van de VPB-plicht wordt dit onderzocht.

- 5. Een gebruikelijke inkomstenbron in parkeergarages zijn reclame-inkomsten. Een parkeergarage biedt fysiek grote advertentiemogelijkheden en de bezoeksfrequentie en herhalingswaarde zorgen voor een groot exposure-effect. Vraag: Zijn deze inkomsten meegenomen en zo nee, op welk product worden deze inkomsten wel geboekt?**

De huidige inkomsten zijn niet meegenomen in de cijfers. Zij worden geboekt op het product "reclamezuilen enabri's" van Team "planning en opdrachten"

- 6. Jarenlang zijn bepaalde exploitatielasten en personeelslasten door de afdeling vastgoed voldaan. Nu worden opeens enkele tonnen doorberekend naar het product parkeren. Op zichzelf kan de CDA fractie zich hierin vinden. Lasten dienen namelijk te drukken op de juiste productenpost. Vraag: dit betekent dat Vastgoed nu enkele tonnen over heeft in haar begroting. Het valt de CDA fractie op dat door de nieuwe wijze van overhead doorberekeningen nu de ene afdeling een voordeel heeft en de andere afdeling een nadeel. Macrotechnisch mag dit voor het huishoudboekje niets uitmaken. Echter, geconstateerd wordt dat het nadelig effect van de ene afdeling nu door het ophogen van de begroting van die afdeling de raad extra middelen beschikbaar dient te stellen. Het positief resultaat vloeit niet terug naar de algemene middelen (deze methodiek wordt nu ook toegepast bij het beleidsplan begraafplaatsen). Is het college van mening dat deze financiële boekhoudkundige methode niet budgettair neutraal dient te verlopen?**

Vastgoed heeft geen tonnen over; de toename van de personeelslasten bij parkeren worden niet veroorzaakt door vastgoed maar heeft te maken met de overgang van personeel van de voormalige stichting Stadstoezicht en de daarmee samenhangende overhead. Het betreft hier voor het product parkeren een toename van ongeveer € 600.000,-. Voor de totale begroting verloopt de overgang van Stadstoezicht alsmede de doorbelasting van de overhead budgettair neutraal; het nadeel van de overhead op parkeren wordt gecompenseerd door een lagere overhead per fte op de gehele organisatie.

- 7. Geconstateerd wordt dat het second opinion onderzoeksrapport parkeerexploitatie van het college (opgesteld door Deloitte) andere cijfers hanteert dan het onderzoeksrapport opgesteld door Empaction. Op basis van het onderzoek van Deloitte in 2013 zou er een negatief resultaat in de begroting 2015 van 1.6 ton ontstaan (raadsinformatiebrief 3 april 2013). Nu blijkt dit uit te komen op 1.8 miljoen. Vraag: is de conclusie juist dat beide onderzoekers uitgaan van verschillende parameters en zo ja, kunt u dit verklaren. Graag zouden wij een verklaring ontvangen dit grote verschil in negatief resultaat in 2015.**

Empaction is uitgegaan van de meest recente cijfers. In het onderzoek van Deloitte was nog rekening gehouden met een jaarlijkse toename van de parkeerinkomsten, mede door een groei van de economie en was er nog geen rekening gehouden met de effecten van de per september 2013 ingevoerde pilot parkeertariefreductie.

- 8. In de raadsinformatiebrief van 3 april 2013 wordt uitgaan van interne kosten vastgoed (€ 460.000 exploitatielasten en € 230.000 personeelslasten. Het voorliggend rapport gaat uit van andere interne doorberekeningskosten. Kunt u hiervoor een verklaring geven?**

Het rapport van Empaction geeft de totale lasten en baten weer. De in de raadsinformatiebrief vermelde bedragen betrof uitgaven die destijds nog niet in de parkeerexploitatie waren opgenomen. Bij de 2^e programmarapportage 2013 en de begroting 2014 zijn deze uitgaven meegenomen bij de geactualiseerde exploitatiecijfers van het product parkeren. De uitgaven zijn verwerkt in het rapport van Empaction bij de totale kosten.

- 9. Het college heeft in de vorige collegeperiode aangegeven dat het op afstand plaatsen van parkeergarages fiscale voordelen heeft; zijn deze voordelen nu in het onderhavige rapport meegenomen?**

Empaction heeft het op afstand plaatsen van de garages onderzocht, maar geadviseerd dit niet te doen. De marktwaarden van de garages die gericht zijn op één van de twee centra zijn namelijk op dit moment nihil, want de parkeerinkomsten zijn van dezelfde orde als de operationele kosten. Om deze reden is daarom ook geen verder onderzoek gedaan naar de fiscale voordelen van het op afstand plaatsen van de garages.

- 10. Waarom worden de overheadkosten op de formatie van de voormalige medewerkers van de stichting Stadtoezicht (meer dan € 600.000) doorberekend naar parkeren (p.14) ? Stadtoezicht was destijds toch voor andere doeleinden opgericht! In ieder geval niet alleen voor parkeren.**

Voormalige medewerkers van Stadtoezicht verrichten niet alleen werkzaamheden voor Parkeren maar ook voor Handhaving en Fietsenstallingen. Ook aan deze producten worden dus personele uitgaven en overhead doorberekend.

- 11. 25% van de kosten is personeel en overhead. Zijn deze kosten in benchmarkvergelijk hoog? Kunnen hier besparingen op plaatsvinden?**

Volgens het rapport van Empaction valt op korte termijn hierop niet te besparen. Zij stellen wel voor om toe te werken naar het uit besteden van de uitvoerende taken van parkeerbeheer. Op termijn is het mogelijk dat uitplaatsing geld oplevert zoals ook in het rapport wordt gesteld.

- 12. De totale kosten van de unit Vastgoed worden in rekening gebracht. Zou het niet meer voor de hand liggen marktconforme huurbedragen te hanteren?**

De unit Vastgoed brengt nu de werkelijke kosten van de parkeergarages, zoals afschrijving, rente en onderhoudskosten, bij parkeerservice in rekening . Er is niet gekozen voor een marktconforme huur. Voor het totale huishoudboekje van de Sittard-Geleen heeft dit geen effect. Lagere huur betekent een voordeel voor het product parkeren, maar is een nadeel voor vastgoed, omdat zij met een groot deel ongedekte lasten wordt geconfronteerd.

- 13. Sittard is een ontmoetingscentrum en Geleen een servicecentrum; dit vraagt ook een andere kijk op parkeren. Differentiatie behoort dan ook wellicht tot de mogelijkheden. Analooq aan de kostentoerekeningsystematiek aan de producten (incl. personeel en overhead) verzoekt het CDA om de lasten van de twee stadscentra**

afzonderlijk inzichtelijk te maken. Een zelfde staatje van de parkeergarage Orbis. De baten staan in de nota opgenomen in de scenario's.

In bijlage II is een opzet gemaakt van de uitgaven en inkomsten parkeren naar Sittard, Geleen en Orbis. De gegevens gaan uit van het jaar 2016 en zijn gebaseerd op de het rapport van Empaction en op basis van ongewijzigd beleid; dus nog exclusief de voorstellen van Empaction. Omdat op onderdelen inkomsten en uitgaven niet exact zijn toe te schrijven zijn aan Sittard of Geleen is een verdeling van de uitgaven en inkomsten gemaakt op basis van het aantal parkeerplaatsen.

14. Bij besluit van 13 september 2012 heeft de gemeente de parkeergarage Orbis aangekocht. Hierbij heeft het college aangegeven dat direct vanaf het begin een positief resultaat geboekt zou worden van 212.000. Hierbij is al rekening gehouden met de zijn de extra onderhoudswerkzaamheden. Vraag: in het voorliggend onderzoeksrapport wordt uitgaan van andere resultaten (positieve resultaten na het het nog nemen van extra maatregelen). Welke verklaring ligt hieraan ten grondslag?

De door u genoemde € 212.000,- betrof het destijds gecalculerde gemiddelde resultaat over 45 jaar. Empaction baseert haar berekening op de meest recente cijfers en geeft het huidige (niet het gemiddelde) resultaat weer.

15. Bij het aankopen van de Orbisgarage is vastgelegd dat de maximale tariefstijging 4% index is (huurstijging 0%, inflatie 2% en exploitatiestijging 2%). Waar is door de raad besloten dat het plafond bij € 1.75 ligt in 2016?

Via de bijlage "Het recht van opstal", behorende bij de "Hoofdovereenkomst parkeergarage" is dit besloten. Hierin is vermeld dat vanaf 1 januari er een maximum start/uurtarief van € 1,60 geldt voor het eerste uur en ieder volgend uur, welk jaarlijks wordt geïndexeerd met 2,25% vanaf januari 2013, waarmee het maximum tarief uitkomt op € 1,75 per 1-1-2016.

16. Niemand bezoekt een ziekenhuis voor zijn/haar plezier. Veelal is het noodzaak. Is het in dat licht redelijk om juist hier voor een extra verhoging van het tarief te pleiten?

De parkeergarage is een voorziening waarmee bezoekers van het ziekenhuis dicht bij het ziekenhuis kunnen parkeren op een veilige en comfortabele wijze. Net als alle voorzieningen kost ook deze voorziening geld om te realiseren en in stand te houden. Bij de aankoop van de garage is de exploitatie doorgerekend en aan de raad voorgelegd. Daarbij is ook besloten dat per 2016 een tarief van €1,75 per uur gehanteerd mag worden. Met de voorgestelde €1,40 blijft de gemeente hier ruim onder.

17. Tariefsverlaging blijkt niet het gewenste resultaat te hebben opgeleverd. Bent u ervan overtuigd dat de tariefsverlaging sinds de ingang daarvan op een effectieve wijze is gecommuniceerd naar bewoners en bezoekers toe?

De tariefverlaging is breed uitgemeten in de pers. Ook in de social media en door middel van straatborden is aandacht gegeven aan de prijsverlaging. Ook bij evenementen is het gereduceerde uurtarief en het gereduceerde maximum dagtarief expliciet gecommuniceerd. Bovendien hebben de ondernemers een rol gespeeld in de bekendmaking van de tariefsverlaging. Wij zijn daarom van mening dat er effectief is gecommuniceerd.

18. Zal het stoppen van de pilot tariefsverlaging in de perceptie van bewoners en bezoekers niet veeleer worden opgevat als een verhoging met enkele tientallen procenten?

Het komt hier wederom neer op effectieve communicatie. De prijsscenario's voor zowel Sittard als Geleen voorzien in de vraag naar gratis parkeren. Wanneer de communicatie zich richt op deze elementen "2 uur gratis garageparkeren in Geleen" en "tweede uur gratis garageparkeren in Sittard" prominent in het nieuws worden gebracht kan dit een positief gevoel bij de bezoekers geven. Omdat we weten dat communicatie cruciaal is zullen we veel aandacht besteden aan het communicatieplan

19. In hoeverre verwacht u dat het stoppen van de pilot leidt tot een daling van het aantal bezoekers, geen groei van de verblijfsduur en uiteindelijk minder opbrengsten? En hoe denkt u dit te voorkomen?

De evaluatie van de pilot wijst uit dat de parkeertarieven alleen niet bepalend zijn voor de bezoekersaantallen. Dat gezegd hebbende moeten we onderkennen dat ook hier communicatie zeer belangrijk is. In het rapport wordt aanbevolen de beëindiging van de pilot samen te laten vallen met het besluit van de raad over de nieuwe tarievenstructuur waarin zoals eerder gezegd ook positieve elementen zijn opgenomen. Bovendien wordt aanbevolen samen met de winkeliers na te denken hoe we een positief beeld over de nieuwe prijsstructuur kunnen scheppen. Dit advies wordt zeker overgenomen.

20. Uit de vergelijkende tabel met parkeertarieven in een aantal met Sittard-Geleen vergelijkbare centra kunnen we inderdaad aflezen dat de parkeertarieven in onze gemeente zich aan de lage kant bevinden. Beschikt u ook over vergelijkende cijfers op het gebied van centrumbezoek en leegstand?

Zie de bijlagen IV t/m X

21. In hoeverre acht u het realistisch dat binnenstad-ondernemers bereid zijn gedeeltelijke exploitatieverantwoordelijkheid te dragen voor het product parkeren?

De binnenstadondernemers van Sittard hebben positief gereageerd op de mogelijkheid van gedeelde exploitatieverantwoordelijkheid. Zij studeren op de mogelijkheden daaromtrent. Het betreft wel een groeimodel waarbij de daadwerkelijke haalbaarheid van verschillende vormen en niveaus van genoemde samenwerking wordt onderzocht. De ondernemers en vastgoedeigenaren van Geleen denken mee over hun bijdrage aan de kostenderving.

22. Hebt u in het kader van dit onderzoek de mogelijkheden bekeken om iets te doen aan de parkeerdruk, die op piekuren in de Orbisgarage ontstaat?

De parkeerdruk in de Orbisgarage is geen onderdeel van het onderzoek. Het probleem is echter bekend en er zijn reeds oplossingen voor de piekdruk. Wanneer het nodig is wordt het beneden parkeerdek geopend en daarnaast worden bezoekers indien nodig ook doorgeleid naar het parkeerterrein op de voormalige slachthuislocatie.

23. Belparkeren wordt neergezet als de favoriete methode van betalen. Beschikt u over (landelijke) cijfers over hoeveel bezoekers/bewoners gebruik maken of gebruik willen maken van deze manier van betalen?

Allereerst: Belparkeren wordt als extra aangeboden naast de reeds bestaande betaalmogelijkheden, die overigens met de aanpassing van de betaalautomaten worden uitgebreid met PIN en dip&go. In de grote steden waar het belparkeren wordt ingezet als voorkeur-betaalmethode, worden percentages van 50% gehaald. In andere steden worden deze percentages bij lange niet gehaald. Wij verwachten dat het gebruik van belparkeren gestaag zal groeien.

24. Het voorstel is om na invoering belparkeren te stoppen met de proef met cameraparkeren op de locaties Steenweg en Elisabethstraat. Kunt u aangeven welke kosten gemoeid zijn met deze proef en hoe hoog de desinvestering is? En wat zijn de BTW meerkosten naar aanleiding van de wetswijziging per 1 januari 2015? Wanneer belparkeren wordt ingevoerd hoe is het dan geregeld met mensen uit het buitenland die in onze gemeente komen shoppen?

De totale uitgaven van de proef met cameraparkeren bedragen zo'n € 200.000,-. De hoogte van de desinvestering is afhankelijk van de te wijzigen inrichting en gebruik van apparatuur en is derhalve nog niet duidelijk.

Door een wetswijziging dient er vanaf 1-1-2015 btw te worden afgedragen over de inkomsten van cameraparkeren. In hun rapport gaat Empaction uit van een nadeel van €10.000,- per jaar (zie rapport blz.7). Buitenlandse bezoekers kunnen wellicht geen gebruik maken van de optie belparkeren. Ze kunnen altijd nog met pin of contant betalen of in de parkeergarage waar ook een creditcard wordt geaccepteerd.

25. Zolang de providers het niet mogelijk maken ook bij parkeergarages naar binnen te rijden is belparkeren dus nog maar beperkt inzetbaar. Is dit een probleem voor de gemeentebrede uitrol?

Nee, dit is geen probleem. Het doel is namelijk om achteraf betaald parkeren mogelijk te maken. In de parkeergarages is achteraf betaald parkeren altijd al de manier van betalen geweest. Met belparkeren wordt achteraf betaald parkeren nu ook op straat mogelijk gemaakt.

26. Welk bedrag is gemoeid met het vervallen van de vergoeding van Rijksweg per 1 januari 2015 voor de handhaving van een "blauwe zone"?

Op basis van de "Vergoedingsregeling gemeenten voor handhaving parkeren en overlast" kreeg de gemeente t/m 2014 een vergoeding van het CJIB voor de door de gemeente uitgeschreven overtredingen parkeerfeiten, waaronder handhaving blauwe zone. De vergoeding bedroeg € 25,- per parkeerfeit. De vergoeding is met ingang van 2015 komen te vervallen.

De ontvangen vergoedingen bedroegen voor 2012-2014:

<i>Jaar</i>	<i>Aantal parkeerfeiten</i>	<i>Vergoeding</i>
2012	2.596	€ 64.900,-
2013	1.570	€ 39.250,-
2014	3.619	€ 90.475,-

27. Wordt het over 2014 teveel in rekening gebrachte bedrag van 60.000,- euro (daling OZB) verrekend met het resultaat over dat jaar?

De jaarrekening 2014 is afgesloten. Over dat jaar zullen geen verrekeningen meer plaatsvinden. In 2015 wordt dit wel meegenomen.

28. Wordt uitgegaan van een kostendekkend begroting van het parkeerterrein slachthuislocatie (alle kosten worden toch doorberekend naar Orbis)?

Het parkeerterrein op de Slachthuislocatie is geen onderdeel van het onderzoek geweest omdat het geen publieke functie heeft.

29. Bij de behandeling van de nota “project intensivering centrumaanpak Geleen” maart 2013 maakt u melding van een op te starten onderzoek naar de invoering van de Citycard / achteraf parkeren”. Kunt u de resultaten van dit onderzoek mededelen?

De invoering van een citycard als mogelijkheid om de klant parkeervoordeel te bieden had destijds geen prioriteit bij de ondernemers.

30. Stoppen van de pilot verlaagde parkeertarieven en tegelijkertijd starten met een nieuwe tariefstructuur; hoe wilt u dit verwezenlijken ?

De parkeerautomaten kunnen centraal worden ingesteld op nieuwe tarieven. Daarnaast zullen de informatieborden bij de garages en de informatie die op de automaten staat worden aangepast. Dit is eerder gedaan en kan bij de juiste planning van de ene op de andere dag worden uitgevoerd.

31. Gaarne gespecificeerde kosten en opbrengsten van de Orbis garage van het jaar 2014.

Zie tabel in bijlage III (tevens opgenomen in rapport van Empaction op pagina 33).

32. Kan aangegeven worden waarom de gemeentelijke parkeergarage aan de Groenstraat in Geleen niet is meegenomen?

De Groenstraat garage zou als onderdeel van het centrumontwikkelingsplan (plan Rijnboutt) al gesloopt moeten zijn. Door gewijzigde economische omstandigheden is dit echter niet gebeurd. De Groenstraatgarage is in afwachting van uitvoering van dat plan én de ingebruikname van de nieuwe Marktgarage uit de exploitatie gehaald als kort-parkeerlocatie. Als abonnementengarage is het serviceniveau en onderhoudsniveau bovendien verlaagd. Het weer volledig in gebruik nemen van deze garage waarbij deze intensiever gebruikt wordt vraagt een aanzienlijke investering. Omdat deze garage als abonnementengarage geen rol in het bezoek van winkelend publiek aan het centrum van Geleen is hij niet meegenomen in het onderzoek.