



Integrale Nota Parkeren



Parkeerservice: W. Hubers, A. Gubbels
I. van Hoof, D. Linssen

Februari 2012

Inhoudsopgave

1.	Voorstellen/kanttelingen	4
2.	Eerdere besluitvorming	8
3.	Aanleiding	10
4.	Inleiding	11
4.1	Parkeerbeleid	11
4.2	Mobiliteit	12
4.3	Parkeerbeleidsplan Sittard-Geleen 2005	12
4.4	Parkeren en mobiliteit 2009	13
4.5	Verdere uitvoering parkeerbeleid	14
5.	Argumenten verdere uitvoering parkeerbeleid	15
5.1	Parkeerregulering in het schillengebied	15
5.1.1	Achtergrond	15
5.1.2	Wijze van parkeerregulering	15
5.1.3	Digitaal parkeren	16
5.1.4	Bezoekersregeling	17
5.1.5	Werknemers in het centrum	17
5.1.6	Werknemers in het schillengebied	17
5.1.7	Mantelzorgers	18
5.1.8	Overige doelgroepen	19
5.1.9	Parkeerproducten in het nieuwe schillengebied	19
5.2	Straatparkeren	20
5.3	Handhaving	21
5.4	Parkeergarages	23
5.4.1	Parkeergarages	23
5.4.2	Beheer parkeergarages	23
5.4.3	Financiële consequenties piekbezetting	25
5.4.4	Advies	25
5.5	Parkeerbalans	26
5.6	Betaalmogelijkheden	27
5.6.1	Gsm-pakeren	27
5.6.2	Contant/plastic geld	27
5.6.3	Gemeentepasparkeren	28
5.6.4	Overzicht betaalwijze in verschillende parkeerregimes	28

5.7	Kwaliteit parkeervoorzieningen	28
5.8	Parkeertarieven	29
5.9	Parkeerexploitatie	31
6.	Financiële consequenties	33
7.	Planning	34
8.	Communicatie	35
Bijlagen		36
	- kaartmateriaal	

1. Voorstellen/kanttekeningen

In deze nota wordt ingegaan op diverse parkeeritems. Enkele van die parkeeritems resulteren in een voorstel, die kort wordt toegelicht. Tevens zijn enkele kanttekeningen opgenomen.

Voor uitgebreidere informatie over de parkeeritems wordt verwezen naar hoofdstuk 5.

Voorstellen

Voorstellen die het aanvullend kader bepalen voor een toekomstbestendig en duurzaam parkeerbeleid (door de Raad) zijn:
--

Voorstel 1:

Akkoord gaan met het wegnemen van de parkeeroverlast in de straten rondom het centrum door fiscalisering van het vergunninggebied.

Toelichting:

De behoefte van parkerende bewoners en bezoekers bepalen het parkeerregime. Het gekozen parkeerregime bepaalt de manier van handhaving en de mate waarin het kenteken leidend kan zijn. De vorm van handhaven bepaalt de inzet van uren en het kostenplaatje en de inkomsten uit parkeerboetes.

Voorstel 2:

Akkoord gaan met de digitalisering van de uitgifte van parkeerproducten en de digitale handhaving.

Toelichting:

Het leidend zijn van het kenteken bepaalt in hoeverre een vorm van digitalisering doorgevoerd kan worden van de aanvraag tot de inning. Voor het betalen van daadwerkelijke geparkeerde tijd is digitalisering nodig (gsm-parkeren). Het leidend zijn van het kenteken kan ook toegepast worden in parkeergarages en andere toegangssystematieken, zoals zakpalen. In dit kader zal wel gekeken worden naar de ontwikkelingen rondom de visie c.q. positionering van de stichting Stadstoezicht WM. Met name naar de financiële en personele gevolgen.

Voorstel 3:

Akkoord gaan met de optimalisering van parkeren in de centra van Sittard en Geleen voor zowel bewoners, bezoekers en zakelijk belanghebbenden.

Toelichting:

Door het opmaken van een parkeerbalans wordt getracht de diverse doelgroepen zo optimaal mogelijk tegemoet te komen. Door gebruik te maken van bestaande technologie en het leidend maken van het kenteken kan achteraf betaald parkeren mogelijk gemaakt worden. Hiermee worden alle doelgroepen gefaciliteerd.

Voorstel 4:

Akkoord gaan met een betere kwaliteit van de dienstverlening in de parkeergarages.

Toelichting:

Beheer van de parkeergarages kan professioneler en goedkoper worden uitgevoerd door het beheer uit te besteden aan een professionele marktpartij. De gemeente houdt de regiefunctie en stuurt conform Service Level Agreement (SLA) de externe partij aan.

Voorstel 5:

Akkoord gaan met het toepassen van meer tariefdifferentiatie.

Toelichting:

Gedifferentieerde tarieven maken sturing van het parkeergedrag van onze klanten in bepaalde mate mogelijk.

Voorstel 6:

Akkoord gaan om aan te sluiten bij de landelijke ontwikkelingen om te komen tot een landelijke database van parkeerinformatie.

Toelichting:

Het aansluiten bij een landelijke database heeft de volgende voordelen:

- de mogelijkheid tot benchmarking met andere vergelijkbare gemeenten;
- de privacy van parkeerders, die een parkeerrecht op kenteken kopen, is gewaarborgd;
- alle gsm-parkeren providers zijn aangesloten bij deze landelijke database en er zijn ontwikkelingen gaande dat ook Belgische en Duitse gsm-parkeren providers zich hierop aansluiten;
- de handhaving is niet alleen beperkt tot parkeercontrole, maar er is ook samenwerking mogelijk met justitie.

Voornemensvoorstellen ter uitvoering/uitwerking van het kader (door het college van burgemeester en wethouders) zijn:

Voorstel 1:

Akkoord gaan met het uitbreiden van het huidige vergunninggebied zoals in bijlage 1 aangegeven per 1 mei 2012.

Toelichting:

Bewoners in de schilgebieden ervaren momenteel overlast van geparkeerde auto's van centrumbezoekers (werknemers dan wel bezoekers van onder andere winkels). Het schillengebied zelf kent daarentegen ook een parkeervraag, die wordt gegenereerd door de hier aanwezige bewoners en andere publieksaantrekkende functies (o.a. winkels, zorginstellingen, sportvoorzieningen).

Voorstel 2:

Akkoord gaan met het (tijdelijk) laten aansluiten van de nieuwe gebieden bij de regeling in de bestaande gebieden rondom de centra van Sittard en Geleen.

Toelichting:

De nieuwe gebieden hebben dringend behoefte aan parkeerregulering. Door aan te sluiten bij de reeds bestaande regeling van de gebieden rondom beide centra kan dit snel gerealiseerd worden. Na de overgangsregeling van de bestaande gebieden zullen alle gebieden rondom de centra overgaan in een nieuwe regeling (bewonersvergunning, mantelzorgvergunning en betaald parkeren als alternatief voor de kraskaarten). Op deze combinatie van producten kan digitaal gehandhaafd worden.

Voorstel 3:

Akkoord gaan met het invoeren van achteraf betaald parkeren in de vorm van gsm-parkeren in beide centra in de loop van 2012.

Toelichting:

De bezoeker betaalt op deze wijze voor de daadwerkelijk geparkeerde tijd en er kan digitaal op kenteken gehandhaafd worden. Het faciliteren van parkeerders door middel van betaling bij een ticketautomaat (met contant dan wel plastic geld) is in ieder geval in de implementatiefase onoverkomelijk om alle aanwezige doelgroepen tegemoet te komen.

Voorstel 4:

Akkoord gaan met het overgaan op een geheel nieuwe (digitale) parkeerregulering in beide centra en in de gebieden rondom beide centra per 1 mei 2013.

Toelichting:

Door in 2012 in het centrum te starten met het invoeren van gsm-parkeren kan een start gemaakt worden met digitale handhaving. In mei 2013 sluiten de omliggende gebieden (na de overgangsregeling) hierbij aan in combinatie met de bewonersvergunning en mantelzorgvergunning.

Voorstel 5:

Akkoord gaan met het fiscaliseren (invoeren van betaald parkeren in combinatie met bewonersvergunning en mantelzorgvergunning) van het te reguleren gebied per 1 mei 2013.

Toelichting:

De bezoeker betaalt op deze wijze voor de daadwerkelijk geparkeerde tijd en kan er digitaal op kenteken gehandhaafd worden.

Voorstel 6:

Akkoord gaan met het invoeren van achteraf betaald parkeren in de vorm van gsm-parkeren in de gebieden die toegevoegd zijn aan beide centra per 1 mei 2013.

Toelichting:

De bezoeker betaalt op deze wijze voor de daadwerkelijk geparkeerde tijd en kan er digitaal op kenteken gehandhaafd worden.

Voorstel 7:

Akkoord gaan met het digitaal handhaven op betaald en vergunningparkeren per 1 mei 2013.

Toelichting:

Digitale handhaving is efficiënter en effectiever.

Voorstel 8:

Akkoord gaan met het optimaliseren van de kwaliteit van de dienstverlening in de parkeergarages door een beheer op piekmomenten en op afstand.

Toelichting:

Het beheer van de garages op afstand en tijdens piekmomenten is efficiënter en effectiever.

Voorstel 9:

Akkoord gaan met het uitvoeren van een parkeerbalans na effectuering van de voorstellen onder 1 t/m 8.

Toelichting:

Het uitvoeren van een parkeerbalans is nodig om inzicht te krijgen in de gevolgen van de nieuwe situatie. Op basis van de uitkomst van de parkeerbalans kan de nieuwe situatie worden geëvalueerd en zo nodig worden bijgestuurd.

Voorstel 10:

Parkeerservice opdracht te verlenen tot het doen van een onderzoek naar de haalbaarheid van:
a. combiparkeren in beide centra;

- b. het invoeren van een 2^e bewonersvergunning in het gereguleerde gebied;
- c. het aanwijzen van terreinen voor abonneementhouders;
- d. de effecten van tariefdifferentiatie.
- e. Het wel of niet invoeren van digitaal achteraf betaald parkeren zonder slagboom in alle parkeergarages.
- f. Het invoeren van gemeentepasparkeren.

Toelichting:

Door middel van deze onderzoeken kan de dienstverlening gefundeerd geoptimaliseerd worden.

Kanttekeningen

Het proces van een parkeeractie

De parkeerproducten in de bewonersregeling en de bezoekersregeling bepalen het parkeerregime en de mate waarin een parkeerproduct digitaal verstrekt kan worden. Het gekozen parkeerregime op straat met sturing door tijd en tarief bepalen de mate waarin parkeerders gebruik gaan maken van de parkeerterreinen en parkeergarages in het centrum of een oplossing buiten de schil gaan zoeken. Het gekozen parkeerregime bepaalt ook in hoeverre de digitalisering van de handhaving doorgevoerd kan worden.

Bij het zoeken naar een alternatief voor de kraskaarten als bezoekersregeling zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Een toekomstbestendig product: gebruik maken van bestaande technologie.
- Parkeerrecht is eenvoudig en snel te verkrijgen: De parkeerder kan via internet of gsm direct een parkeerproduct of parkeerrecht verkrijgen en afrekenen.
- Het parkeerproduct is gebaseerd op kenteken en daarom digitaal te handhaven. Dit is niet alleen een snelle manier van handhaven, maar hiermee worden ook menselijke fouten die leiden tot gegronde bezwaarschriften voorkomen.

In de integrale benadering van het verstrekken van een parkeerproduct tot aan het handhaven en uiteindelijk het afhandelen van bezwaren speelt het parkeerrecht gekoppeld aan een kenteken een cruciale rol. Het digitaliseren van dit proces voor zowel vergunninghouders als abonneementhouders en kort betaald parkeerders is in het gebruik op straat en in het beheer de meest praktische oplossing, omdat er een combinatie van mogelijkheden geboden kan worden om de gebruiker te voorzien van een parkeerrecht.

Voor het verwerken van de naheffingen wordt de digitalisering zover mogelijk toegepast.

Het verdient aanbeveling om niet alleen vanuit financieel oogpunt, maar ook vanuit praktisch oogpunt de digitalisering in het totale proces zover mogelijk door te voeren.

Fasering

Het zal praktisch gezien een enorme uitdaging zijn om het te reguleren gebied binnen de gemeente én de aanpassingen in de centra in één slag te voorzien van de vereiste apparatuur en bebording. Ook om alle voorgestelde maatregelen in te voeren en te implementeren. Daarom verdient het aanbeveling de maatregelen gefaseerd in te voeren, omdat:

- de investeringen dan worden gespreid.;
- de parkeerders kunnen wennen aan de nieuwe situatie;
- het monitoren van de nieuwe maatregelen nauwgezet kan plaatsvinden;
- het levert leereffecten op voor de verdere implementatie om het proces en de uiteindelijke werking te optimaliseren;
- de interne organisatie kan wennen aan de nieuwe situatie en heeft de tijd om zich de uitvoering van de nieuwe maatregelen eigen te maken.

2. Eerdere besluitvorming

Raad 15 december 2004: vaststelling parkeerbeleid 2005 en verder.

De raad heeft het parkeerbeleid 2005 en verder vastgesteld op basis van de Integrale Parkeernota. In die nota zijn o.a. als beslispunten opgenomen: het reguleringsplan Sittard, het reguleringsplan Geleen, de parkeerverordening 2005.

Raad 1 oktober 2009: vaststelling Koersnotitie mobiliteit en parkeren.

De raad heeft de Koersnotitie vastgesteld met als uitgangspunten de bewoner centraal, de bezoeker van de centra als betalende gast, vergroten zones vergunningparkeren en consolidatie en verevening betaald parkeertarieven.

College 31 augustus 2010: voornemensbesluiten regeling mantelzorgers en bezoekersregeling middels kraskaarten, aanwijzingsbesluit betaald en vergunninghoudersparkeren 2010 en besluit uitgifte parkeervergunningen en parkeerabonnements 2010, vaststelling procedure instellen parkeerregulering voor de aangewezen zones in Sittard en Geleen.

Deze voorstellen zijn op 16 september 2010 aangeboden aan de commissie SMCD ten einde hun zienswijze te vernemen. De commissie heeft geen wijzigingen voorgesteld.

Raad 7 oktober 2010: vaststelling van de parkeerverordening 2010.

De juridische grondslag voor de vastgestelde uitgangspunten in de Koersnotitie mobiliteit en parkeren is verkregen door vaststelling van de nieuwe parkeerverordening 2010.

College 7 oktober 2010: voornemensbesluit om voor 3 compartimenten in Sittard en 1 compartiment in Geleen over te gaan tot het invoeren van vergunningparkeren.

Met het voornemensbesluit is een gestart gemaakt met het aanwijzen van de eerste vier compartimenten waar vergunningparkeren kan worden ingevoerd.

College 12 oktober 2010: instemming uitgiftebesluit parkeervergunningen en parkeerabonnements 2010, bekrachtiging voornemensbesluiten van 31 augustus 2010.

Het college heeft ingestemd met het gewijzigde uitgiftebesluit parkeervergunningen en parkeerabonnements 2010. Tevens heeft het college de voornemensbesluiten van 31 augustus 2010 bekrachtigd, t.w.:

- maximaal 2 mantelzorgvergunningen tijdelijk toekennen aan mantelzorgers van niet professionele organisaties;
- een tarief van €0,- voor de mantelzorgvergunning;
- vast te houden aan het gebruik van kraskaarten als bezoekersregeling in de vergunninggebieden;
- niet over te gaan tot het gebruik van bezoekersschijven t.b.v. de mantelzorgers van bewoners in de vergunninggebieden.

College: 1 februari 2011: instemming met het informeren van de raad over de uitkomst enquête vergunningparkeren in de eerste 4 compartimenten, het benutten van de tussentijd voor zorgvuldige operationalisatie, waaronder onderzoek naar digitaal systeem en aankondiging integrale discussie met raad over parkeren in oktober/november 2011.

Het college heeft kennis genomen van de uitslag van de enquête vergunningparkeren in de eerste 4 compartimenten, namelijk 3 compartimenten voor invoering en 1 compartiment tegen invoering van het vergunningparkeren. Tevens heeft het college besloten te zoeken naar een integrale oplossing voor alle doelgroepen in de gereguleerde parkeergebieden en de invoering van het vergunningparkeren te bepalen op 1 januari 2012.

College 19 april 2011: voornemensbesluit om voor 13 compartimenten over te gaan tot het invoeren van vergunningparkeren.

Met het voornemensbesluit is een vervolg gegeven met het aanwijzen van de laatste 13 compartimenten waar vergunningparkeren kan worden ingevoerd.

College 24 mei 2011: besluit tot openbaar aanbesteden van een webbased applicatie om 20.000 parkeervergunningen en aanverwante parkeerproducten in te administreren.

Met de nieuwe applicatie kunnen digitale vergunningen worden verstrekt, die ook digitaal zijn te handhaven.

College 12 juli 2011: besluit tot het Europees aanbesteden van de handhaving op betaald- en vergunninghoudersparkeren.

De digitale handhaving op een veel groter vergunningengebied vraagt meer menscapaciteit en de beschikking over de vereiste technische middelen. Daarvoor wordt een andere marktpartij gezocht.

College 2 augustus 2011: kennisnemen uitslag van de enquête vergunningparkeren van de laatste 13 compartimenten en verplaatsen uiterlijke datum van invoering vergunningparkeren naar 1 april 2012.

Het college heeft kennis genomen van de uitslag van de enquête vergunningparkeren in de laatste 13 compartimenten, namelijk 10 compartimenten voor invoering en 3 compartimenten tegen invoering van het vergunningparkeren. De datum van invoering van het vergunningparkeren is nu bepaald op 1 april 2012. Dit heeft te maken met de wettelijk termijn van de Europese aanbesteding van de handhaving, die op 1 januari 2012 nog niet is afgerond. Op een digitale vergunning dient ook digitaal te worden gehandhaafd.

College 27 september 2011: uitvoering parkeerbeleid (Integrale nota parkeren).

Aan het college werd voorgesteld in te stemmen met de Integrale nota parkeren en akkoord te gaan met diverse parkeermaatregelen. Het college heeft als volgt besloten: "Stand van zaken besproken. Wethouder Geenen peilt op dit moment de gevoelens van de wijkplatforms in Sittard-Geleen. De bevindingen hiervan worden besproken in het college. De raad wordt middels een brief geïnformeerd over de stand van zaken."

College 3 januari 2012: schilgebied vergunningparkeren en koersbepaling integrale nota.

Het college heeft kennis genomen van de zienswijzen naar aanleiding van het voorgenomen besluit om vergunningparkeren in te voeren en de gevoerde gesprekken met de wijkplatforms. De resultaten van de enquête worden niet meer op compartimentniveau geïnterpreteerd, maar op straatniveau. Omdat nu sprake is van een kleiner gebied, zal worden bekeken in hoeverre de digitalisering doorgevoerd kan worden. Met name de bezoekersregeling en de handhavingsaspecten zullen opnieuw worden bekeken.

3. Aanleiding

Op 1 oktober 2009 heeft de raad ingestemd met de Koersnotitie mobiliteit en parkeren. In deze beleidsnota zijn een aantal uitvoeringsmaatregelen genoemd, gericht op het optimaliseren van het parkeren in Sittard en Geleen.

In 2010 is gestart met de uitrol van het onderdeel vergunningparkeren in het schillengebied rond de centra van Sittard en Geleen. Aan de hand van de reacties op de enquête, waarin het draagvlak voor het vergunningparkeren is onderzocht, werd geconcludeerd dat de gehanteerde huidige bezoekersregeling (in de vorm van kraskaarten) niet volledig recht deed aan de vastgestelde beleidsuitgangspunten.

Voor de uiteindelijke implementatie van het vergunningparkeren in het schillengebied is daarom een nieuwe bezoekersregeling noodzakelijk.

Uit oogpunt van kwaliteits- en efficiencyverhoging is de gemeente tevens bezig met het mogelijk maken van digitaal parkeren. Ook dienen de in de notitie "Ombuigen met visie" opgenomen maatregelen achteraf betaald parkeren en parkeren op basis van werkelijk geparkeerde tijd nader te worden uitgewerkt.

Omdat al deze verschillende onderdelen van het parkeren een nauwe relatie met elkaar hebben, zijn ze in deze nota op integrale wijze benaderd.

Op basis van de conclusies en aanbevelingen voor bovenstaande punten zijn een aantal scenario's uitgewerkt, die het voor het college mogelijk maken om een weloverwogen keuze te maken op het gebied van parkeren.

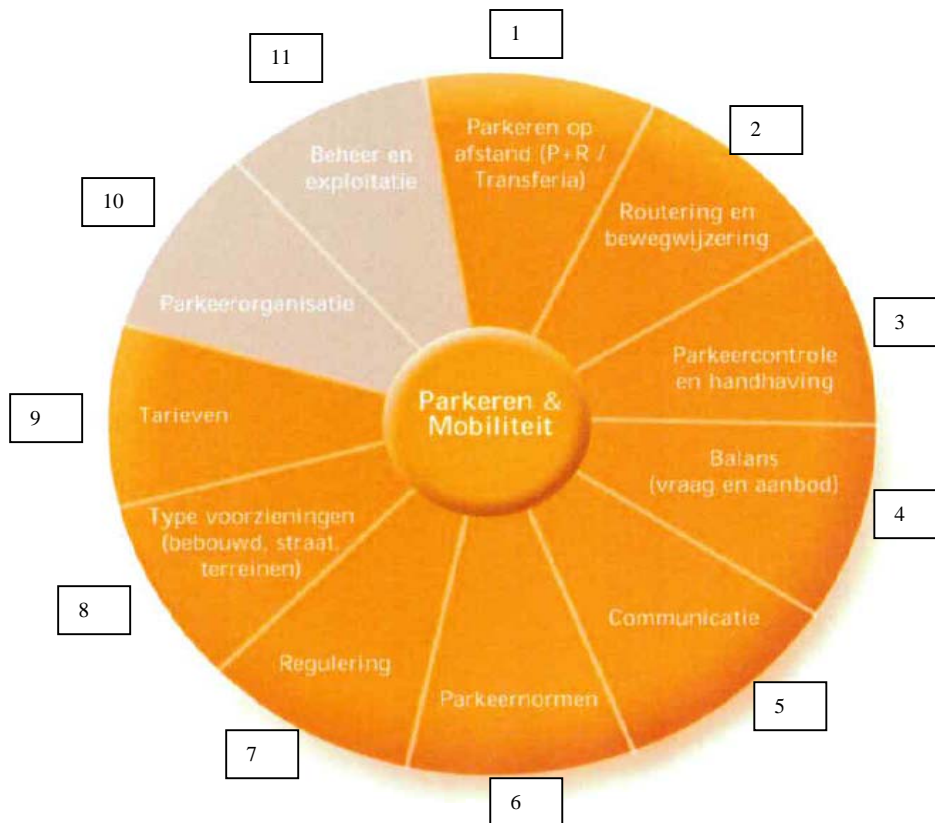
4. Inleiding

4.1 Parkeerbeleid

Investeren in onze stadscentra is van cruciaal belang voor behoud en versterking van de stedelijke vitaliteit en het economisch functioneren ervan. Meer bezoekers in onze stad; dat is de focus. Tegen deze achtergrond kiezen wordt gekozen voor kwalitatief hoogwaardige parkeervoorzieningen en de hierbij passende routing/bewegwijzering. Voldoende aantal, snel en goed bereikbare parkeerplaatsen in en nabij onze centra bieden bezoekers, bewoners, werknemers, ondernemers comfort. Comfort ook in termen van schone en goed onderhouden garages en terreinen om te parkeren, achteraf betaald parkeren op basis van werkelijk geparkeerde tijd, korte en veilige looproutes naar de centra en niet in de laatste plaats klantvriendelijke en servicegerichte medewerkers.

In zijn algemeenheid is parkeerbeleid opgebouwd uit een aantal bouwstenen. Deze bouwstenen bepalen mede de kwaliteit van het parkeren. Het zijn de knoppen waaraan gedraaid kan worden om het parkeren te optimaliseren.

De bouwstenen betreffen:



In deze nota wordt voor de bouwstenen 3 t/m 5, 7 t/m 9 en 11 aangegeven op welke wijze uitvoering gegeven kan worden aan de vastgestelde beleidskeuzes.

Ten aanzien van de overige bouwstenen kan worden gemeld dat:

- Bouwsteen 1 integraal wordt opgenomen in het mobiliteitsplan.
- Bouwsteen 2 is gerealiseerd door ingebruikname van het PRIS (parkeerroute informatie-systeem).
- Uw college voor wat betreft bouwsteen 10 een besluit heeft genomen op basis van de notitie "Positionering parkeren".

- Voor bouwsteen 6 zal in de raad van april een nieuw besluit worden genomen.

4.2 Mobiliteit

In afwachting van een overkoepelend mobiliteitsplan zijn in de afgelopen periode belangrijke deelplannen, zoals het fietsbeleidsplan, het plan duurzaam veilig en het parkeer-beleid vastgesteld. In lijn met het landelijke beleid wordt een toename van mobiliteit van mensen en goederen verwacht en moet in het belang van de leefbaarheid en verkeersveiligheid e.a. in goede banen worden geleid.

Het parkeerbeleidsplan bevat conform bovenstaande uitgangspunten beleidsmaatregelen, die het autoparkeren geleiden en beheersen om tot efficiënt gebruik van bestaande parkeervoorzieningen te komen en parkeeroverlast en zoekverkeer te voorkomen.

4.3 Parkeerbeleidsplan Sittard-Geleen 2005

In december 2004 is door de Raad het raadsvoorstel "Parkeerbeleid 2005 en verder" vastgesteld. Dit voorstel bestond uit een integrale parkeernota "Parkeerbeleidsplan Sittard-Geleen", alsmede enkele in het raadsvoorstel zelf beschreven aanvullingen.

In dit beleidsplan zijn de kaders voor het te voeren parkeerbeleid vastgelegd.

Hoofdpijnen parkeerbeleid Sittard-Geleen:

- Maken van een kwaliteitsslag van het parkeren in Sittard-Geleen (kwaliteit accommodaties en voorzieningen, klantvriendelijke en uniforme parkeerproducten).
- Stel naast bezoekers ook de leefbaarheid van bewonersomgeving centraal.
- Verbeteren van de herkenbaarheid van parkeren (parkeewijzer, PRIS).
- Verbeteren van ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid (overmatig veel blik op de weg, parkeeroverlast, zoekverkeer).
- In balans brengen van vraag en aanbod (betere benutting capaciteit).

Vastgestelde uitvoeringsmaatregelen:

- Het volledige schillengebied is bestemd als vergunninggebied, primair voor bewoners en secundair zal (op termijn) de restruimte in het schillengebied worden ingezet voor eventueel werknemers of belanghebbenden uit het centrum. Hierbij is gekozen voor fiscalisering en niet voor het instellen van een blauwe zone.
- Creëren van parkeergelegenheid voor bussen op het parkeerterrein Stadswegske (Stadssporthal) in Sittard en de rest in te zetten als betaald parkeerterrein voor werknemers.
- Een deel van de parkeerterreinen bij Glanerbrook in Geleen wordt aangewezen als parkeerplaats voor werknemers.
- Tijdelijke parkeerplaats aan de Elisabethstraat in Geleen.

Uitvoering van de vastgestelde maatregelen na 2005:

Na vaststelling van het parkeerbeleidsplan zijn in de hierop volgende periode vervolgens veel inspanningen geleverd om de historische afwijkingen t.o.v. het vastgestelde parkeerbeleid te saneren. Hierdoor zijn slechts in zeer beperkte mate parkeermaatregelen genomen m.b.t. vergunninghoudersparkeren voor bewoners in het schillengebied.

Het parkeerterrein bij de Stadssporthal in Sittard is ingericht als terrein voor betaald parkeren voor werknemers en het terrein aan de Elisabethstraat is ingericht als parkeerterrein voor bewoners en bezoekers.

De kwaliteit van de parkeervoorzieningen is verbeterd. In 2008 en 2009 zijn alle parkeerautomaten vervangen. Er kan nu contant en met chipknip worden betaald. In het kader van de stedelijke vernieuwingen zijn een tweetal nieuwe parkeergarages gerealiseerd, de Odaparking in Sittard en de Marktgarage in Geleen. Hiermee is er voldoende parkeercapaciteit op straat en ondergronds beschikbaar.

Verder is veel gedaan aan de verbetering van de kwaliteit van de parkeergarages. Er kan nu bij de betaalautomaten met contant, chipknip en creditcard worden betaald.

4.4 Parkeren en mobiliteit 2009

De toename van de mobiliteit, het autobezit en de toename van milieuhinder en leefbaarheidsproblemen in met name de woongebieden was aanleiding voor een verdere uitwerking c.q. actualisatie van het parkeerbeleid. Deze verdere uitwerking, de Koersnotitie mobiliteit en parkeren, is in oktober 2009 vastgesteld door de Raad.

De hoofdlijnen van de Koersnotitie mobiliteit en parkeren betreffen:

- De bewoner centraal.
- De bezoeker van de centra als betalende gast.
- Vergroten van de zones vergunningparkeren.
- Consolidatie en verevening betaalde parkeertarieven.

Vastgestelde korte termijn uitvoeringsmaatregelen:

- De tarieven in het stadscentrum Sittard worden gehandhaafd op € 1,30 en de tarieven in het stadscentrum Geleen worden hieraan gelijkgeschakeld door aanpassing naar een niveau van € 1,10 per 1-1-2010 en € 1,30 per 1-1-2011.
- Het schillengebied voor vergunninghouders wordt in Sittard uitgebreid tot ca. 400 meter rondom het centrum en in Geleen tot ca. 300 meter rondom het centrum. Het college wordt gemachtigd tot het vaststellen en indelen van de compartimenten binnen het schillengebied en de bewoners wordt gevraagd of zij kunnen instemmen met het invoeren van vergunningparkeren.
- Inzetten terrein Haspelsestraat tot aan oplevering Dobbelsesteen voor kortparkeren met een hoog tarief.
- Sluiten onverharde terrein Haspelsestraat en Parallelweg (BUDOCenter).
- Verbeteren communicatie omtrent parkeerterreinen.

Uitvoering vastgestelde maatregelen na 2009:

De kwaliteit van de parkeervoorzieningen is de afgelopen periode verbeterd. In 2008 en 2009 zijn alle parkeerautomaten vervangen. Er kan nu contant en met chipknip worden betaald. De parkeergarage aan de Groenstraat te Geleen is in 2010 gerenoveerd en in gebruik genomen als stallinggarage voor abonenthouders. Verder is veel gedaan aan de verbetering van de kwaliteit van de parkeergarages. Er kan nu via de betaalautomaten met contant, chipknip en creditcard worden betaald.

In 2010 is de nieuwe parkeerverordening vastgesteld, alsmede het nieuwe aanwijzingsbesluit betaald en vergunninghoudersparkeren en uitgiftebesluit parkeervergunningen en parkeerabbonnementen. Er is een start gemaakt met de implementatie van het vergunningparkeren.

De uitgangspunten van het vastgestelde tariefstelsel (één basistarief voor beide stadsdelen) zijn ingevoerd en vastgelegd in de tarieventabellen. Met ingang van 2011 gelden voor Sittard en Geleen dezelfde tarieven.

Alle parkeerinformatie is te vinden op de website van de gemeente en er is een flyer (parkeerwijzer) verspreid.

Eind 2011 is het Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS) in gebruik genomen.

4.5 Verdere uitvoering parkeerbeleid

In 2012 zal het vergunningparkeren worden uitgebreid met die gebieden, die hebben verklaard voorstander te zijn. De enquêteresultaten van oktober 2010 en mei 2011 zijn op straatniveau geanalyseerd. Op basis van deze resultaten, de zienswijzen en gesprekken met de wijkplatforms, stadsdeelmanagers en wijkcoördinatoren zijn een aantal straten naar voren gekomen die een duidelijke behoefte hebben aan parkeerregulering. Vooralsnog wordt hier parkeerregulering ingevoerd op basis van de bestaande regeling. Wel wordt, beginnende vanuit het centrumgebied, het gsm-parkeren geïntroduceerd. Deze bestaande regeling houdt in dat er per adres maximaal 3 kentekenvergunningen worden verstrekt en dat er een kentekenloze bezoekersvergunning van €50,- aangevraagd kan worden in de vorm van een vignet.

In 2013 wordt overgegaan tot het verstrekken van digitale vergunningen en de digitale handhaving. In het communicatieplan zal de communicatie rondom deze aanpak uitvoerig uitgewerkt worden.

De benadering van de enquêteresultaten op straatniveau in plaats van op compartimentsniveau hebben geresulteerd in een relatief kleine toevoeging aan het bestaande gereguleerde gebied. Bij invoering van parkeerregulering op straatniveau zal dit mogelijk resulteren in een verdringingseffect naar omliggende straten. Invoering van parkeerregulering in deze straten zal in overleg met bewoners gebeuren. Uitgangspunt daarbij is dat bewoners van betreffende straten voldoende draagvlak aantonen en dat deze straten grenzen aan een reeds gereguleerd gebied.

Er zal verder worden gewerkt aan de kwaliteitsverbetering van de parkeervoorzieningen inclusief het achteraf betaald parkeren.

Voor de langere termijn geldt dat de ervaringen van het vergunningparkeren worden meegenomen en een nieuwe parkeerbalans wordt opgesteld om te onderzoeken of verdere optimalisatie van het parkeren, door het sluiten van parkeerterreinen of het inzetten van restcapaciteit in het schillengebied, noodzakelijk is.

5. Argumenten verdere uitvoering parkeerbeleid

5.1 Parkeerregulering in het schillengebied

5.1.1 Achtergrond

Binnen de kernen van Sittard en Geleen is een verdelingsvraagstuk geconstateerd. De huidige parkeercapaciteit wordt niet goed benut, waardoor bewoners steeds vaker en langer auto's van bezoekers en werknemers voor hun deur aantreffen en de gemeente parkeeropbrengsten misloopt, omdat deze niet geparkeerd staan op de daarvoor bedoelde parkeergelegenheid.

Als oplossing voor het verdelingsvraagstuk is in het parkeerbeleidsplan 2005 een parkeerreguleringsplan voorgesteld, bestaande uit o.a. de volgende onderdelen:

- Vergunninglocaties in het centrum voor bewoners en zakelijk belanghebbenden.
- Gecombineerde bezoekers- en belanghebbendenlocaties in de schil en in het centrum.
- Speciale betaalde locaties op redelijke loopafstand van het centrumgebied voor bezoekers en werkers.
- De volledige schil en de centrumring bestemmen als vergunningengebied, primair bedoeld voor bewoners en secundair in te zetten voor eventueel werkers of belanghebbenden uit het centrum.
- Tarievenstructuur en parkeerduurbepaling.

In 2010 is gestart met de uitvoering van het onderdeel "Parkeerregulering in het schillengebied".

Voor de reguleringsinstrumenten en bezoekersregeling is uitgegaan van de destijds gehanteerde producten, te weten (kenteken)vergunningen, kraskaarten en abonnementen.

Ten behoeve van de procedure ter invoering van het vergunningparkeren is een aangepaste systematiek opgesteld. Deze systematiek is samen met de uitvoeringsbesluiten door het college vastgesteld op 31-8-2010. Uitgangspunt bij de procedure is dat het vergunningparkeren tijdens winkeltijden zal worden ingevoerd, tenzij de meerderheid van de bewoners hier tegen is. Buiten de winkeltijden kan gratis worden geparkeerd. Uit de zienswijzen en de enquête blijkt dat dit uitgangspunt tot zeer veel weerstand heeft geleid. Op basis hiervan zijn de resultaten op straatniveau bekeken. Op de kaart in bijlage 1 zijn deze resultaten weergegeven.

Nadat de eerste compartimenten benaderd waren met de vraag of vergunningparkeren gewenst was, is aan de hand van de reacties geconstateerd dat de gehanteerde reguleringsinstrumenten geen oplossing boden voor alle doelgroepen in de schil.

Met name ondernemingen, artspraktijken e.d. in de schil hadden grote moeite met de kraskaarten. Bovendien worden bewoners financieel belast met de parkeerregulering, doordat zij de kraskaarten van hun bezoek zelf dienen aan te schaffen, hetgeen niet volledig recht doet aan het standpunt "de bewoner centraal".

Daarom is gezocht naar een alternatieve wijze van parkeerregulering.

5.1.2 Wijze van parkeerregulering

De regulering van het parkeren in de schilgebieden kan op drie manieren plaatsvinden:

- Blauwe zone;
- Vergunningparkeren;
- Fiscalisering.

Hieronder zullen deze drie reguleringswijzen beknopt worden toegelicht.

Blauwe zone

Door de invoering van een blauwe zone (of formeel: parkeerschijfzone) kan de parkeerdruk in een gebied worden gestuurd, doordat kort- en langparkeren gescheiden worden. Dit zonder dat de parkerende bezoeker hiervoor hoeft te betalen. Van de blauwe zone is in de beleidsnota geconcludeerd dat het systeem weliswaar zinvol is in situaties waar ruimte geboden moet worden voor kortparkeerders. Vanwege fraudegevoeligheid, het feit dat de handhavingkosten aanzienlijk zijn en hier geen inkomsten uit parkeergelden tegenover staan, is het geen aan te bevelen optie .

Vergunningparkeren

Wanneer een gebied is aangeduid voor vergunningparkeren, betekent dit dat hier alleen parkeerders met een vergunning mogen parkeren. Zoals eerder gesteld is de gemeente Sittard-Geleen voor de vastgestelde regulering van de schil uitgegaan van het huidige parkeervergunningstelsel met mogelijkheden voor kraskaarten en abonnementen. Deze systematiek biedt onvoldoende mogelijkheden voor alle doelgroepen in de schil.

Fiscalisering

Voor het regelen van de parkeerdruk worden (centrum)gebieden met gecombineerde functies vaak gefiscaliseerd. In het parkeerbeleidsplan is daarom fiscalisering van de schil als mogelijk reguleringsinstrument genoemd.

Door invoering van een gefiscaliseerd systeem zijn parkeerders verplicht te betalen voor het parkeren. Het gaat hier om het voldoen van de vereiste parkeerbelasting om gebruik te mogen maken van een parkeerplaats in de openbare ruimte. Het kopen van een vergunning door een belanghebbende binnen een gebied (zoals een bewoner, een winkelier of een werknemer) is een wijze om de vereiste parkeerbelasting voor een langere periode te voldoen. Voor bezoekers/kortparkeerders bestaat de mogelijkheid om te parkeren door het betalen van het kortparkeertarief. Hierdoor kan volledig tegemoet worden gekomen aan de eigen parkeervraag vanuit de schil. Deze systematiek biedt een oplossing voor alle doelgroepen binnen de schil.

Fiscalisering van de schilgebieden als reguleringsinstrument is voor de schilgebieden de meest voor de hand liggende optie en is geheel in lijn met het vastgestelde parkeerbeleid. Uitgangspunten bij de uitgifte van bewonersvergunningen zijn in dat geval: maximaal drie vergunningen per woonadres; de vergunning is tot en met 2014 gratis.

5.1.3 Digitaal parkeren

In het parkeerbeleidsplan 2005 is digitaal parkeren opgenomen als instrument om de kwaliteit van de totale parkeerstructuur in Sittard-Geleen te optimaliseren.

Binnen de parkeerregulering van de schilgebieden zal de nadruk liggen op het faciliteren van bewoners, medewerkers van aanwezige bedrijven en winkels, mantelzorgers en bezoekers van bewoners en winkels. De wens is uitgesproken om hier invulling aan te geven door het beschikbaar stellen van digitale parkeervergunningen aan de belangrijkste doelgroepen: bewoners, werknemers en mantelzorgers. De mogelijkheid bestaat om de kortparkeerders, die hun bestemming hebben in het schillengebied, te laten betalen voor hun parkeerverblijf door middel van achteraf betaald parkeren in de vorm van gsm-parkeren (oftewel belparkeren). De mogelijkheid bestaat ook om via het huidige systeem van kraskaarten het parkeergeld door bezoekers te laten voldoen. Kraskaarten zijn niet digitaal te handhaven aangezien het kenteken bij dit parkeerproduct niet leidend is.

Met behulp van nieuwe technologieën is het mogelijk om digitaal parkeren mogelijk te maken. Bij digitaal parkeren staat het kenteken van de geparkeerde auto centraal. De vergunning (voor onder andere bewoners) wordt via het kenteken centraal geregistreerd. De kortparkerende bezoeker meldt zijn kenteken bij aankomst van zijn bezoek aan op het systeem en meldt zich op dezelfde wijze af bij zijn vertrek. In principe komt het er op neer dat deze doelgroep zoge-

naamde parkeerrechten koopt, die gekoppeld zijn aan het kenteken van zijn auto. Dit kan onder andere door gebruik te maken van één van de volgende mediums:

- gsm-parkeren (oftewel belparkeren);
- gemeentepasparkeren;
- contant (munt- en papiergeld) / plastic geld (chipknip, creditcard en pinpas).

In paragraaf 5.6 wordt uitvoerig stilgestaan bij deze mediums.

5.1.4 Bezoekersregeling

In de huidige situatie kunnen bezoekers van bewoners in het centrum op twee manieren parkeren: met een kraskaart of door het geldende kortparkeertarief te betalen. Kraskaarten kunnen door bewoners op het stadskantoor te Geleen verkregen worden. In de praktijk blijkt dat deze kraskaarten slechts in beperkte mate worden gebruikt.

Aangezien de gemeente het uitgangspunt hanteert dat bezoekers van bewoners zelf verantwoordelijk zijn voor het voldoen van het parkeergeld, is het in alle van bovenstaande opties mogelijk om de parkeerkosten ook daadwerkelijk bij de bezoeker neer te leggen. Het gebruik van de kraskaart om het parkeergeld van bezoekers van bewoners tegen gereduceerd tarief te voldoen, wordt door de bewoner zelf betaald. Om deze reden sluit deze optie niet aan bij het gehanteerde uitgangspunt. In hoofdstuk 6 is wel globaal inzichtelijk gemaakt wat de financiële effecten zijn van het al dan niet toepassen van een kraskaartensysteem.

5.1.5 Werknemers in het centrum

Conform het doelgroepenbeleid uit het parkeerbeleid dienen werkers zoveel mogelijk op eigen terrein te parkeren of op afstand van het centrumgebied zonder dat daarbij parkeercapaciteit van de bezoeker wordt benut.

Werknemers die in het centrum werken, hebben in de huidige situatie de mogelijkheid om in het centrum te parkeren door het kortparkeertarief te voldoen of door een abonnement te kopen indien zij niet op eigen terrein van de werkgever kunnen parkeren. Daarnaast is de mogelijkheid aanwezig om buiten het gereguleerde gebied (lees: in het schilgebied) gratis te parkeren.

In de nieuwe situatie – waarbij de schillengebied eveneens gereguleerd zijn – kunnen werknemers van bedrijven en instellingen in het centrum hier eveneens parkeren op de huidige wijze. Parkeren in het schillengebied is dan niet meer interessant in verband met de beperkte parkeerduur, die daar zal gaan gelden of de onmogelijkheid om hier zonder vergunning te kunnen parkeren.

De verwachting is dat de behoefte aan parkeerabonnementen zal stijgen.

Voor werknemers in het centrum dienen in de lijn van het parkeerbeleid alternatieven te worden gezocht met keuzemogelijkheden (afstand, kosten), die niet ten koste gaan van centrumbezoekers en/of bewoners. Tevens wordt hierbij gestreefd naar de mogelijkheid voor dubbelgebruik gedurende piekmomenten.

5.1.6 Werknemers in het schillengebied

Werknemers in het schillengebied parkeren momenteel op eigen terrein van de werkgever of gratis in de openbare ruimte. In de nieuwe situatie kan deze doelgroep zonder geldig parkeerproduct dus niet meer in het schillengebied parkeren. Bedrijven en instellingen komen net zoals bewoners in aanmerking voor maximaal 3 “bewonersvergunningen” met recht op parkeren in de bijbehorende sector waar het adres toe behoort. Indien er behoefte is aan meer parkeerproducten kan door de werkgever meerdere woon/werk abonnementen aangevraagd

worden, die aansluiten bij het tarief van de abonnementen voor de werknemers in het centrum. Werknemers die niet bereid zijn om te betalen voor het parkeren van hun auto zullen een parkeerplek buiten het schillengebied gaan zoeken.

Vanuit maatschappelijk en economisch perspectief dient in kaart gebracht te worden of de gemeente een alternatief kan aanbieden voor werknemers die momenteel gebruik maken van het schillengebied. Aan de rand van het centrum bestaat de mogelijkheid om zowel voor werknemers in het centrum als in het schillengebied woon-werk abonnementen te verstrekken. In Geleen kan een gedeelte van het parkeerterrein Glanerbrook en parkeerterrein de Giesekoel als woon-werk locatie gebruikt worden. Verder zijn er nog voldoende plekken in abonnementengarage Groenstraat beschikbaar.

In Sittard zijn hiervoor de parkeerterreinen Mgr. Claessenstraat (na verbetering van de sociale veiligheid), terrein Stadssporthal, het Transferium (Q-park) en Schuttestraat beschikbaar.

Indien na evaluatie blijkt dat de vraag naar abonnementen het aanbod overstijgt kan uitgeweken worden naar het verstrekken van abonnementen in het schillengebied.

5.1.7 Mantelzorgers

Onder mantelzorgers worden personen verstaan, die zorgen voor een chronisch zieke, gehandicapte of hulpbehoevende partner, ouder, kind of ander familielid, buurman / -vrouw, vriend of kennis. Het zijn geen beroepsmatige zorgverleners, maar geven onbetaald zorg, omdat zij een persoonlijke band hebben met degene voor wie zij zorgen.

De vergunning wordt aangevraagd door de bewoner voor wie de mantelzorg is. Om misbruik tegen te gaan, dient de aanvrager over een medische indicatie te beschikken.

De mantelzorgvergunning wordt toegekend aan de hulpvragers, die conform het indicatiebesluit van de gemeente (huishoudelijke hulp) of CIZ (overige gevallen) in aanmerking komen voor een persoonsgebonden budget, en dit persoonsgebonden budget niet inzetten voor professionele zorg.

Het niet inzetten van het persoonsgebonden budget voor professionele zorg is als volgt bedoeld:

In de Wmo richtlijn Indicatieadvisering voor Hulp bij het Huishouden Gemeente Sittard-Geleen, mei 2011 worden 3 verschillende PGB-tarieven gehanteerd:

1. Een tarief voor (uitwonende) familie of vrienden die de hulp bij het huishouden-basis verrichten.
2. Een tarief voor professionals die de hulp bij het huishouden-basis uitvoeren; professionals zijn geregistreerde zorgaanbieders of ZZP'ers ingeschreven bij de Kamer van Koophandel.
3. Een PGB-plus tarief uitsluitend indien dit wordt uitgevoerd door professionals of ZZP'ers ingeschreven bij de Kamer van Koophandel.

Uitsluitend belanghebbenden die in aanmerking komen voor tarief 1 komen in aanmerking voor een mantelzorgvergunning.

Indicaties afgegeven door het CIZ worden per geval bekeken.

De beperkte geldigheidsduur is gelinkt aan de duur van de afgegeven indicatie.

De mantelzorger dient buiten het vergunningengebied te wonen waar de bewoner, die mantelzorg behoeft, woont. De mantelzorgvergunning is gekoppeld aan het kenteken van de verzorger en is alleen geldig in het betreffende vergunningengebied.

Op peildatum 1 augustus 2011 zijn er door de afdeling WMO 3500 indicaties voor huishoudelijk hulp afgegeven.

In samenwerking met de het team Zorg en Ondersteuning zullen belanghebbenden geattendeerd worden op de mogelijkheid om een mantelzorgvergunning aan te vragen.

5.1.8 Overige doelgroepen

Naast de mantelzorgers en werknemers zijn er in het schillengebied andere (vaste) gebruikers aanwezig. Ook voor deze doelgroepen is een oplossing vereist om hun parkeervraag te faciliteren. Dit kan door voor deze doelgroep een specifieke vergunning of abonnement af te geven, dan wel deze doelgroep het kortparkeertarief in rekening te brengen. Enkele doelgroepen die onderscheiden worden in dit kader zijn: huisartsen en andere zorgverleners, bezoekers van bedrijven en instellingen. De waarschijnlijk grootste doelgroep binnen het schillengebied wordt gevormd door werknemers, die werkzaam zijn bij een kantoor of bedrijf binnen het schillengebied. In de volgende paragraaf wordt in de vorm van een parkeerproduct een oplossing geboden voor deze overige doelgroepen.

5.1.9 Parkeerproducten in de gebieden rondom beide centra

BEWONERSREGELING

De volgende parkeerproducten komen beschikbaar voor bewoners:

- Digitale bewonersvergunning op basis van kenteken, maximaal 3.
- Digitale mantelzorgvergunning op basis van kenteken, inwisselbaar tegen maximaal 2 bewonersvergunningen.

BEZOEKERSREGELING

De volgende parkeerproducten voor bezoekers van bewoners:

- Gsm-parkeren tegen het normale tarief. De kosten zijn voor de bezoeker.
- In een lager stadium gebruik maken van de gemeentepas van de bewoner, waarbij via de bewoner via internet of telefoon het kenteken aangemeld kan worden. De kosten zijn voor de bewoner. Nadat het college akkoord is gegaan met de introductie van de gemeentepas zal in de vorm van een aanbesteding een leverancier gezocht worden. De gemeentepas kan alleen geïntroduceerd worden voor parkeerfaciliteiten als meerdere gemeentelijke diensten hier op aan sluiten.
- Er kan gebruik worden gemaakt van parkeerapparatuur met kentekenregistratie, die gesitueerd kan worden rondom adressen met een functie anders dan wonen, indien daar behoefte aan is. Indien het college besluit om de kortparkeerder te faciliteren m.b.v. gsm-parkeren kan deze investering achterwege gelaten worden.

De volgende parkeerproducten voor bezoekers van niet-bewoners:

- Gsm-parkeren tegen het normale tarief.
- Er kan gebruik worden gemaakt van parkeerapparatuur met kentekenregistratie, die gesitueerd kan worden rondom adressen met een functie anders dan wonen, indien daar behoefte aan is. Indien het college besluit om de kortparkeerder te faciliteren m.b.v. gsm-parkeren kan deze investering achterwege gelaten worden.
- Gebruik maken van de gemeentepas (later stadium) van de zakelijk belanghebbende, waarbij via de zakelijk belanghebbende via internet of telefoon het kenteken aangemeld kan worden. De kosten zijn voor de zakelijk belanghebbende.

De volgende parkeerproducten voor werknemers die in het schillengebied werken:

- Gebruik maken van de woon-werk terreinen rondom het centrum al dan niet met een

- abonnement.
- Digitaal winkeltijdenabonnement met parkeerrecht in betreffende sector, indien de vraag naar abonnementen het aanbod op de terreinen rondom het centrum overstijgt.
- Gsm-parkeren tegen het normale tarief.

De volgende parkeerproducten voor professionele verzorgers:

- Digitaal winkeltijdenabonnement met parkeerrecht in alle sectoren en het centrum.
- Gsm-parkeren tegen het normale tarief.
- Er kan gebruik worden gemaakt van parkeerapparatuur met kentekenregistratie, die gesitueerd kan worden rondom adressen met een functie anders dan wonen, indien daar behoefte aan is. Indien het college besluit om de kortparkeerder te faciliteren m.b.v. gsm-parkeren kan deze investering achterwege gelaten worden.

Conclusie parkeerregulering:

Het voorstel is om akkoord te gaan met een gefiscaliseerd regime in het schillengebied waarin een combinatie wordt gemaakt van digitaal vergunninghoudersparkeren en digitaal betaald parkeren door gsm-parkeren. Deze vorm van parkeren wordt ook wel combiparkeren genoemd.

5.2 Straatparkeren

Als een van de kwaliteitsmaatregelen uit de beleidsnota is voorgesteld om na te gaan of achteraf betalen is te realiseren .

In beide stadsdeelcentra is momenteel gereguleerd parkeren van kracht, bestaande uit deels vooraf betaald parkeren en deels achteraf betaald parkeren. Het aanpassen van dit parkeerregime vergt niet alleen investeringen in apparatuur en software, ook de exploitatiekosten (zoals beheer, onderhoud, handhaving en administratieve verwerking van naheffingen) zullen wijzigen. Daarnaast bestaat de mogelijkheid dat het aantal parkeerders in het centrum dan wel hun parkeergedrag aan verandering onderhevig is. Uit ervaring bij diverse gemeenten is bekend dat parkeerders in een vooraf betaald parkeren situatie gemiddeld 15 à 25% meer betalen bij de ticket-automaat, dan dat zij uiteindelijk als parkeertijd nodig hebben. De reden hiervan is het feit dat bezoekers van bestemmingen in het centrum vaak moeilijk de exacte verblijfsduur vooraf kunnen inschatten en dat ze willen voorkomen dat ze een naheffing ontvangen. Dit zou mogelijk negatieve financiële gevolgen kunnen hebben. Bij achteraf betaald parkeren – in welke vorm dan ook – is dit risico er niet. Hierbij gaan we er in het geval van digitaal achteraf betaald parkeren wel vanuit dat parkeerders zich te allen tijde bij aanvang van hun bezoek aanmelden. Achteraf betaald parkeren – en zeker de digitale vorm – leidt ertoe dat bezoekers de werkelijk tijd parkeren en hierdoor hun verblijfsduur niet meer laten beperken door de vooraf ingekochte parkeertijd. Voor het functioneren van een centrumgebied met winkels en horeca is dit een positief effect van achteraf betaald parkeren.

De mogelijkheid bestaat om hier – in combinatie met de regulering van de schilgebieden – achteraf betaald parkeren in te voeren.

In dit kader dient onderscheid gemaakt te worden in het straatparkeren op parkeerterreinen en op straat zelf. Enkele terreinen zijn fysiek geschikt om hier achteraf betaald parkeren op traditionele wijze – met een toegangscontrolesysteem – in te voeren. De belangrijkste nadelen aan deze vorm van regulering zijn dat er aanzienlijke investeringen mee gemoeid zijn, dat het terrein zijn openbare (plein-) karakter verliest en dat BTW afgedragen dient te worden. Het belangrijkste voordeel daarentegen is dat er niet gehandhaafd hoeft te worden en dat de werkwijze voor elke parkeerder bekend en duidelijk is.

Op straat is alleen de digitale wijze van achteraf betaald parkeren mogelijk, omdat hier een fysieke afscheiding niet mogelijk is. In dit kader zal ook aandacht worden besteed aan de mogelijkheden en de hiermee samenhangende effecten van het opheffen van openbare parkeerterreinen.

Camperplaatsen

De afdeling Economische Zaken zal het college voorstellen om voor een periode van drie jaar, zes gereguleerde overnachtingsplaatsen voor campers toe te staan op het parkeerterrein achter de stadssporthal Sittard. Elk voor maximaal 2 x 24 uur overnachtingen.

De Nederlandse Kampeerauto Club (NKC) heeft in juni 2011 tijdens een gesprek de gemeente gevraagd 6 camperstandplaatsen in te richten op een locatie. Enerzijds om het beperkte aanbod van deze standplaatsen in Zuid-Nederland uit te breiden en anderzijds om het toeristisch product van Sittard-Geleen te vermarkten.

Dit verzoek sluit naadloos aan op de eerdere besluiten van het college om het bestaande regionale toeristisch-recreatieve aanbod te structureren, te completeren, te vermarkten en daarmee het aantal bezoekers naar Sittard-Geleen te verhogen. Het verzoek is daarom positief benaderd door de portefeuillehouder vrijetijdseconomie en de portefeuillehouder parkeren.

Conclusie straatparkeren:

Het advies is om alle vooraf betaald parkeerlocaties uit te breiden met digitaal achteraf betaald parkeermogelijkheden. Wens van de consumenten en ondernemers is het invoeren van achteraf betaald parkeren op vooraf betaald parkeren locaties. Door middel van digitaal achteraf betaald parkeren in te voeren op alle parkeerterreinen en op straat komen we aan deze wensen tegemoet. Dit zal een positieve uitwerking hebben op de parkeerduur; consumenten zullen langer in de stad verblijven, omdat ze niet meer aan tijd gebonden zijn om de stad weer te verlaten. Tevens kunnen ondernemers door middel van kortingsregelingen, hetgeen niet mogelijk is bij vooraf betaald parkeren, hun klanten benaderen en aan zich binden. Om dit alles mogelijk te maken dienen er wel investeringen te worden gedaan.

Op het parkeerterrein achter de stadssporthal Sittard zullen voor een periode van 3 jaar zes overnachtingsplaatsen voor campers worden ingericht.

5.3 Handhaving

In het huidige gereguleerde gebied worden al parkeerproducten op kenteken uitgegeven. De controle hierop vindt plaats door het visueel checken van een vignet of een parkeerticket. Voor het huidige gebied rondom beide centra geldt wat betreft het vergunningparkeren een overgangsregeling van 1 jaar. Vanaf 2013, of waar mogelijk eerder, zullen ook in het huidige gebied digitale parkeerproducten op kenteken ingevoerd worden. Zo is het voorstel om ook hier het betaald parkeren op kenteken mogelijk te maken. Door het invoeren van gsm-parkeren en het geschikt maken van de parkeerautomaten voor kentekenregistratie is dit te realiseren.

Op dit moment wordt in het centrum onderscheid gemaakt tussen betaalde parkeerplaatsen en vergunninghoudersplaatsen. In het overgangsjaar zal onderzocht worden of volledige fiscalisering mogelijk is. Daarmee wordt bedoeld dat alle beschikbare parkeerplaatsen op straat en parkeerterreinen betaalde parkeerplaatsen worden waar vergunninghouders van de parkeersector Centrum gebruik van kunnen maken.

Digitale handhaving houdt in dat kentekens gescand worden door een apparaat en dat er verbinding wordt gelegd met een database waarin het betreffende parkeerrecht wordt geraadpleegd. Deze werkwijze maakt het verder mogelijk om de betreffende parkeercontroleur direct van informatie te voorzien, die nodig is bij het uitschrijven van een boete. Waar dit voorheen handmatig genoteerd diende te worden, maakt de techniek het mogelijk om basisgegevens als kenteken, type en kleur auto direct op te halen. M.b.v. een voertuig uitgerust

met een scancamera kunnen in korte tijd een grote hoeveelheid kentekens gecheckt worden. De kentekens die niet voorzien zijn van een parkeerrecht worden doorgemeld aan de parkeercontroleur. De betreffende auto's krijgen een bon onder de ruitenwisher.

Er zijn op dit moment ontwikkelingen om te komen tot een landelijke parkeerrechtendatabase (Servicehuis Parkeren in samenwerking met de RDW) van parkeerinformatie. Daarin komen steeds meer gegevens over parkeeracties. Deze gegevens voldoen aan de privacywetgeving, zijn gedepersonaliseerd en gecomprimeerd weggeschreven in een historische database. Uit die database komen grote hoeveelheid informatie over het parkeergedrag beschikbaar. Deze informatie is relevant om het parkeerbeleid bij te sturen.

Het aansluiten bij die landelijke parkeerrechtendatabase houdt in dat de handhavende partij bij de parkeercontrole de gescande kentekens van auto's met behulp van deze database checkt op parkeerrecht. De parkeerder heeft bij het parkeren parkeerrecht gekocht aan een parkeerautomaat door invoering van het kenteken of via GSM-parkeren. Het kenteken met het betreffende parkeerrecht is op dat moment bekend in de database. Indien er geen parkeerrecht is aangekocht zal bij het betreffende kenteken een melding teruggezonden worden aan de handhaver. In deze database is geen koppeling gemaakt met persoonsgegevens. Persoonsgegevens worden pas gekoppeld bij de afdeling belastingen, nadat er een boete is uitgeschreven. Dit gebeurt nu ook op deze manier. Gegevens die gebruikt worden voor managementinformatie zijn geanonimiseerd. Het kenteken is hierin niet interessant.

De opbrengsten vloeien voort uit naheffingsaanslagen. De opbrengst komt volledig ten goede aan de gemeente. Door digitaal parkeren en hiermee samenhangende digitale handhaving bereiken we dat er geen buitengewone opsporingsambtenaren meer nodig zijn voor de fiscale handhaving. Dat levert dan niet alleen een besparing op in de snelheid waarmee de handhaving plaatsvindt, maar ook t.a.v. de kosten voor de handhaver.

In onderstaande tabel is uitgewerkt wat de huidige kosten en opbrengsten zijn en de mogelijke kosten en opbrengsten van de handhaving in 2015.

Situatie 2011			
<i>Fiscale uren</i>	<i>Uurloon</i>	<i>Totale kosten</i>	<i>Totale opbrengsten</i>
2800	€ 28,00	€ 78.400,00	
700	€ 42,00	€ 29.400,00	
<i>Fiscale bonnen</i>	<i>Opbrengst boete</i>		
6445	€ 52,00		€ 335.140,00
<i>Mulder uren</i>	<i>Uurloon</i>	<i>Totale kosten</i>	<i>Totale opbrengsten</i>
3675	€ 42,00	€ 154.350,00	
<i>Mulder bonnen</i>	<i>Opbrengst boete</i>		
1554	€ 26,00		€ 40.404,00 (50% afdracht aan Rijk)
Totale kosten		€ 262.150,00	
Totale opbrengsten			€ 375.544

Situatie 2015 bij digitaal combiparkeren			
Uren: 7218 huidige gebied			
Uren: 7500 incl. uren voor nieuw gebied			
Bij digitalisering betekent is besparing op uren mogelijk van 20%. Dus wordt uitgegaan van 6000 uren.			
Bij fiscalisering kunnen taken worden uitgevoerd door een parkeercontroleur, dus lager uurtarief.			
<i>Fiscale uren</i>	<i>Uurloon</i>	<i>Totale kosten</i>	<i>Totale opbrengsten</i>
6000	€ 28,00	€ 168.000,00	
<i>Fiscale bonnen</i>	<i>Opbrengst boete</i>		
8500	€ 54,00		€ 459.000,00
Totale kosten		€ 168.000,00	
Totale opbrengsten			€ 459.000,00

Conclusie handhaving:

Digitale handhaving:

De vorm en de parkeerproducten in de bewonersregeling en de bezoekersregeling bepalen het parkeerregime. Het gekozen parkeerregime op straat met sturing door tijd en tarief bepalen de mate waarin parkeerders gebruik gaan maken van de parkeerterreinen en garages in het centrum of een oplossing buiten het schillengebied gaan zoeken. Het gekozen parkeerregime bepaalt ook in hoeverre de digitalisering van de handhaving doorgevoerd kan worden. Het verstrekken van een parkeerrecht op kenteken maakt het mogelijk om digitaal te handhaven.

Innen van heffingsaanslagen:

Bij digitale handhaving kan in het proces innen van de heffing ook een efficiëncyslag gemaakt worden.

5.4 Parkeergarages

5.4.1 Parkeergarages

De gemeente exploiteert momenteel vijf openbare parkeergarages c.q. –dekken. Hiervan kent momenteel alleen parkeergarage De Wieer vooraf betaald parkeren. De overige garages – Odaparking, Hub Dassenplein (Sittard), ABC en Marktgarage (Geleen) – kennen achteraf betaald parkeren.

Een mogelijkheid is om de parkeergarages met achteraf betaald parkeren, die op traditionele wijze zijn ingericht, om te zetten naar een digitale vorm. Belangrijk is om hierbij in overweging te nemen dat:

- De apparatuur van achteraf betaald parkeren in diverse garages nog niet is afgeschreven.
- De parkeerder nu gewend is aan achteraf betaald parkeren met slagboom.
- Bij de vervanging van de parkeerinstallatie van De Wieer vastgesteld dient te worden welke vorm van achteraf betaald parkeren hier wordt gefaciliteerd: traditioneel of digitaal.
- Er nog onduidelijkheid bestaat of digitaal achteraf betaald parkeren (dus zonder slagboom) BTW-plichtig is.
- De totale werkwijze van betaald parkeren wordt veranderd. Er dient te worden onderzocht of digitaal achteraf betaald parkeren ook voor de parkeergarages een wenselijke uitbreiding is.

In ieder geval is het aan te bevelen om in de parkeergarages van de gemeente een éénduidige vorm van achteraf betaald parkeren te hanteren.

5.4.2 Beheer parkeergarages

Voor het beheer van de parkeergarages wordt momenteel gebruik gemaakt van de diensten van de Stichting Stadstoezicht. Zij verzorgen de personele bezetting tijdens openingsuren van de Marktgarage, Odaparking en het Hub Dassenplein. Daarnaast leveren zij de monteurs ten behoeve van preventief en correctief onderhoud voor de parkeerautomaten in de parkeergarages en op straat.

De kwaliteit van de diensten sloot een aantal jaren geleden prima aan bij de verwachting. Nu is dat anders. Er wordt een meer klantgerichtere aanpak verwacht, waarin de beheerder van de parkeergarage de functie van gastheer of gastvrouw vervult. Dit kan niet verwacht worden van de medewerkers van de Stichting Stadstoezicht. Zij vervullen hun taak meer vanuit een handhavende rol en minder vanuit een klantgericht oogpunt.

Daarnaast haalt de Stichting Stadstoezicht regelmatig de afgesproken uren niet door ziekte, verlof of andere oorzaken, maar dienen deze wel door Parkeerservice conform overeenkomst betaald te worden.

De parkeergarages dienen volgens de huidige normen te worden beheerd. Daarnaast wordt alleen betaald voor de daadwerkelijk geleverde dienstverlening. Hierin zal ook worden opgenomen dat alle parkeergarages 24 uur per dag, 7 dagen per week toegankelijk zijn. De parkeergarages zullen vervolgens op piekmomenten bemand worden. Piekmomenten zijn dagen waarop de parkeergarage goed gebruikt wordt: koopavond en –zondag, marktdagen, evenementen, feestdagen, etc. Voor de overige momenten worden de parkeergarages tijdens bezettingsuren doorgeschakeld naar de centrale meldkamer in de Odaparking en na bezettingsuren naar een externe meldkamer.

Dit scenario is wat moeilijker uit te drukken in een standaardrooster. Concreet zou dit er volgens rooster voor de parkeergarages als volgt kunnen uitzien:

Bezetting parkeergarages	Bezetting per locatie		totaal
	Van	tot	
Maandag	meldkamer	meldkamer	0
Dinsdag	meldkamer	meldkamer	0
Woensdag	meldkamer	meldkamer	0
Donderdagochtend (Enkel parkeergarages Sittard ivm Markt Sittard)	08.00	14.00	6
Donderdagavond koopavond	16.00	22.00	6
Vrijdag	meldkamer	meldkamer	0
Zaterdag	08.00	18.00	10
Zondag*	11.00	18.00	7
Totaal per week per parkeergarage Sittard			22
Totaal per week per parkeergarages Geleen			16
<i>Totaal per week per parkeergarage Sittard inclusief koopzondag</i>			29
<i>Totaal per week per parkeergarage Geleen inclusief koopzondag</i>			23
Totaal parkeergarages Sittard per week			58
Totaal parkeergarages Geleen per week			23
<i>Totaal parkeergarages Sittard inclusief koopzondag</i>			73
<i>Totaal parkeergarages Geleen inclusief koopzondag</i>			30

Bovenstaand rooster is exclusief de ‘bijzondere’ dagen (feestdagen, evenementen, etc.) waarbij wel bezetting nodig is in de parkeergarages. Tijdens de niet genoemde tijdstippen zullen de parkeergarages volledig worden doorgeschakeld naar de centrale meldkamer in de Odaparking. Er zal een auto in de Odaparking aanwezig zijn. Daarmee kan, in het geval van een calamiteit die niet op afstand kan worden opgelost, een van de twee parkinghosten in de Odaparking, naar locatie gaan en het probleem ter plaatse oplossen. Daarnaast zijn er ook monteurs in dienst die eveneens ter plaatse kunnen gaan.

Voor de centrale meldkamer heeft dit natuurlijk ook gevolgen voor de bezetting. Dit komt tot uitdrukking in onderstaand rooster:

Bezetting Centrale Meldkamer	Bezetting			Dubbele bezetting			Totaal meldkamer
	van	tot	totaal	Van	tot	totaal	
Maandag	07.00	19.00	12	09.00	17.00	8	20
Dinsdag	07.00	19.00	12	09.00	17.00	8	20
Woensdag	07.00	19.00	12	09.00	17.00	8	20
Donderdag	07.00	22.00	15	09.00	16.00	7	16
Vrijdag	07.00	19.00	12	09.00	17.00	8	20
Zaterdag	08.00	18.00	10	09.00	17.00	0	0
Zondag*	11.00	18.00	7	12.00	18.00	0	0
Totaal per week			73			39	112
<i>Totaal per week inclusief koopzondag</i>			80			39	119

Voordeel van deze variant is dat er op de drukke momenten bezetting per locatie aanwezig is om klanten te woord te staan. Ook dat direct storingen (al dan niet i.s.m. monteurs) of andere calamiteiten verholpen kunnen worden en de garage en de garage wordt schoongehouden. Daarnaast zijn er 3 monteurs die voor het eerste- en tweedelijns onderhoud verantwoordelijk zijn: 2 FTE voor de straat/terreinen automaten en 1 FTE voor de parkeergarages. Zij zorgen ervoor dat de apparatuur goed onderhouden wordt, waardoor storingen worden teruggedrongen. Indien een storing ontstaat zorgen zij, al dan niet in samenwerking met de leverancier, dat deze wordt opgelost. Hiervoor zijn 2 auto's nodig, zodat de monteurs met materiaal uitgerust aan de slag kunnen.

5.4.3 Financiële consequenties piekbezetting

De financiële consequenties van piekbezetting zijn als volgt:

Piekbezetting	Uren	Kosten	FTE
Monteurs	4200	€ 117.600,00	3
Parkinghost garages	4476	€ 125.328,00	3,20
Parkinghosts meldkamer	5908	€ 165.424,00	4,22
Totaal	14584	€ 408.352,00	10,42

Op jaarbasis zijn er 12 weken met een koopzondag en 40 reguliere weken. 1 FTE staat gelijk aan 1400 effectieve uren per jaar. Deze gegevens liggen ten grondslag aan bovenstaande berekening. Het uurtarief is indicatief vastgesteld op € 28,00 (bron: ParkKing, parkeerexploitant, 10.01.2012). Indien de huidige monteurs van de Stichting Stadstoezicht worden overgenomen zal het uurtarief van de monteurs lager zijn (nu niet bekend). Voor beide varianten geldt wel dat er een aantal voertuigen beschikbaar gesteld moeten worden: 2 auto's voor de monteurs en 1 auto voor de tweede medewerker in de Odaparking. Deze kosten worden geraamd op € 30.000,- per jaar. Het hierboven beschreven scenario kost circa € 438.352,- op jaarbasis.

5.4.4 Advies

Vanuit klantperspectief en kostenperspectief is de Piekbezetting de meest optimale wijze om het beheer van de parkeergarages te regelen. De klant wordt bediend op de momenten dat het echt nodig is. Op de rustigere momenten is er nog steeds een professionele oplossing voorhanden door middel van de parkinghost op de centrale meldkamer tijdens bezettinguren en de externe meldkamer na bezettingsuren. Ten opzichte van de huidige situatie wordt een betere

kwaliteit met een hogere klanttevredenheid gegenereerd en nemen de uitgaven ten aanzien van het operationeel beheer van de garages met circa € 150.000,- (huidige kosten Stadstoezicht € 593.197,48 – scenario piekbezetting € 438.352,00) af.

Indien de monteurs bij de gemeente Sittard-Geleen in dienst komen zal een reservering worden gemaakt voor verlof en ziekte. Dit zou er voor kunnen zorgen dat het genoemde uurtarief van € 28,00 hoger zou kunnen uitvallen. Daarnaast zal nog moeten worden uitgezocht wat de kosten zijn van de aanschaf of lease van de genoemde vervoermiddelen. Hierdoor zou de uiteindelijke besparing lager kunnen uitvallen dan het genoemde bedrag.

Uitgangspunt is wel dat alle gelden, die nu worden gebruikt om de gemaakte kosten van de Stichting Stadstoezicht te vergoeden, volledig worden overgedragen naar het product Parkeren om vervolgens het beheer conform beschrijving uit te voeren.

Wel dient er kritisch gekeken te worden of de hierboven beschreven diensten uitbesteed dienen te worden of dat de gemeente Sittard-Geleen zelf uitvoerend personeel aantrekt om de diverse werkzaamheden te laten uitvoeren. Indien de genoemde werkzaamheden in eigen beheer worden uitgevoerd, dient er wel nog rekening gehouden te worden met verlof en ziekte. Bij uibesteding aan een externe partij speelt dit uiteraard niet.

Conclusie parkeergarages:

- Parkeren achter een slagboom is BTW-plichtig. Indien onderzoek uitwijst dat én de BTW niet hoeft te worden afgedragen na invoering van digitaal achteraf betaald parkeren én het een klantvriendelijke oplossing is, aangezien we af gaan wijken van het traditionele garageparkeren, dan zou de invoer van digitaal achteraf betaald parkeren absoluut de voorkeur verdienen.
- Beheer van de parkeergarages kan professioneler en goedkoper worden uitgevoerd.

5.5 Parkeerbilans

Inleiding

Het parkeeronderzoek voor de nota parkeerbeleid uit 2005 dateert al uit 2002. Ten behoeve van de Koersnotitie mobiliteit en parkeren is geen nieuw onderzoek uitgevoerd, wel heeft een schouw plaatsgevonden. Hieruit is gebleken dat het lijkt alsof er teveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn en dat de gratis parkeerplaatsen vol stonden. Dit onderstreept de conclusies uit de beleidsnota van 2005.

Omdat er sinds de vaststelling van het parkeerbeleid uit 2005 het nodige veranderd is op het gebied van parkeervoorzieningen is het van belang om na te gaan of uitvoering van de voorgestelde parkeerregulering niet tot capaciteitsproblemen in het centrum zal leiden. Dit is gedaan door, middels een geactualiseerde parkeerbilans, te onderzoeken of de parkeer-capaciteit in de centra voldoende is om aan de theoretische vraag te voldoen. Hierdoor kunnen voor de langparkeerders met bestemming centrum (die nu nog in het schillengebied staan) de benodigde alternatieven worden geboden.

Parkeerbilans

Voor de bepaling van de parkeervraag in beide centra is in het parkeerbeleidsplan uit 2005 reeds uitgegaan van de ontwikkelingen komende uit de Stadsvisie Sittard-Geleen, Zitterd Revisited en Stadshart Geleen. Voor de bepaling van de verwachte parkeervraag kan daarom uit worden gegaan van deze cijfers.

Voor het bepalen van de huidige parkeercapaciteit heeft een uitgebreide inventarisatie in beide centra plaatsgevonden.

Op basis van deze gegevens is een nieuwe parkeerbalans voor de centra bepaald.

Centrum	Parkeervraag	Parkeercapaciteit
Sittard	2800	3513
Geleen	2050	2085

Conclusie parkeerbalans:

Uit bovenstaande parkeerbalans kunnen we concluderen dat het invoeren van vergunning-parkeren in de schil op dit moment niet tot capaciteitsproblemen in de centra zal leiden.

We stellen voor om na effectuering van de maatregelen een nieuw uitgebreider parkeer-onderzoek uit te voeren waarmee de effecten van de regulering in de centra en in het schillen-gebied inzichtelijk gemaakt kunnen worden. Vervolgens kunnen dan concrete voorstellen worden gedaan m.b.t. het eventueel sluiten van parkeerterreinen bij een te groot aanbod van parkeerplaatsen (optimalisatie, opgenomen als lange termijn maatregel in de Koersnotitie mobiliteit en parkeren).

5.6 Betaalmogelijkheden

Zoals eerder verwoord, heeft de gemeente de wens om de handhaving van het gereguleerde gebied digitaal uit te voeren. De voorwaarde hiertoe is dat zowel vergunningen voor vaste gebruikers – waaronder bewoners – op kenteken worden afgegeven. Daarnaast dienen kortparkeerders eveneens op kenteken hun parkeergeld te voldoen. De belangrijkste betaalmogelijkheden worden onderstaand beschreven.

5.6.1 Gsm-parkeren

Korte omschrijving

Gsm-parkeren of mobiel parkeren is een nieuwe wijze van parkeergeld betalen. Om van dit systeem gebruik te kunnen maken moet de automobilist zich eerst aanmelden bij de exploitant van dit systeem. Bij aanvang van het parkeren belt de klant naar de provider, waarbij de code van het parkeergebied via de telefoontoetsen wordt doorgegeven. De tariefcode staat boven iedere parkeerautomaat of is op borden aangegeven. De provider herkent de gebruiker aan zijn mobiele nummer. Daarna staat de klant aangemeld.

5.6.2 Contant / plastic geld

Korte omschrijving

Bij contant betalen en betalen door middel van plastic geld dienen parkeerders (bij straat-parkeren) hun voertuig te parkeren en een parkeerticket te halen bij een parkeer- of ticket-automaat, welke in de omgeving is geplaatst.

Bij garageparkeren wordt bij de inrit van de garage door de parkeerapparatuur een parkeerticket aangeboden, welke de parkeerder bij zich moet houden. Hierna dient de parkeerder zijn voertuig te parkeren in de garage. Voordat de garage verlaten kan worden, zal de parkeerder eerst bij een betaalautomaat zijn parkeerticket moeten aanbieden en het verschuldigde bedrag betalen.

5.6.3 Gemeentepasparkeren

Korte omschrijving

Gemeenten verstrekken in toenemende mate passen aan hun inwoners. Deze zogenaamde gemeentepassen kunnen in de toekomst worden gekoppeld aan de verschillende systemen, die in de gemeente operationeel zijn. Voorbeelden hiervan zijn: milieuparken, afvalcontainers, centrumafsluiting, openbaar vervoer, speciale taxiregelingen, fietsenstallingen en bibliotheken. Ook zal worden onderzocht welke relatie gelegd kan worden met de WWB, WMO en studentepas. Door het uitgeven van deze gemeentepassen bedienen de inwoners de verschillende systemen via één centrale pas. Daarnaast heeft de gemeente niet meer de administratie van allerlei op zichzelf staande controlesystemen. De gemeentepas kan worden gebruikt voor het achteraf voldoen van het verschuldigde parkeertarief. Deze klantvriendelijke oplossing wordt steeds verder uitgerold door Nederland. De diverse initiatieven worden ondergebracht bij het Servicehuis Parkeren, zodat de gemeentepas van Sittard-Geleen landelijk kan worden gebruikt bij de aangesloten gemeenten en parkeerexploitanten. Wanneer de gemeentepas breder ingezet zou kunnen worden, door bijvoorbeeld de bibliotheken en het milieupark aan te koppelen, kan dit een prima aanvulling zijn op de betaalmogelijkheden. Hierna zal verder onderzoek worden gedaan.

5.6.4 Overzicht betaalwijze in verschillende parkeerregimes

Overall kan het volgende overzicht de waardering van het verschil tussen de verschillende parkeerregimes worden weergegeven.

BETAALWIJZEN			
Specificaties	Gsm-parkeren	Contant betalen	Gemeentepas parkeren
- Geldgaring munt- en papieren geld	++	--	++
- Kosten geldverwerking	+	--	-+
- Risico vandalisme	++	--	+
- Fraudegevoeligheid	+	-	+
- Beperkt qua handhaving	+	-	+
- Beperkte investeringen in apparatuur	++	-	+
- Gebruiksgemak	+	--	++

Tabel 5.6.4: Vergelijking betaalwijzen

Conclusie betaalmogelijkheden:

In bovenstaand schema wordt duidelijk dat GSM-parkeren de beste optie is om onze klanten tevreden te stellen. Bijkomend voordeel voor de gemeente is dat dit op de lange termijn de optie is met de minste kosten in vergelijking tot contant betalen: weinig tot geen onderhoud, minder storingsgevoelig, geen geldgaringkosten en inzicht in klant- en parkeergedrag. De mogelijkheden tot het invoeren van een gemeentepas worden nog nader onderzocht.

5.7 Kwaliteit parkeervoorzieningen

Om digitaal parkeren mogelijk te maken, dienen investeringen in (parkeergebonden) installaties plaats te vinden. Deels zijn deze investeringen reeds begroot als onderdeel van het verbeteren van de kwaliteit van de parkeerlocatie tot het vereiste niveau. Deels betreft het hier 'nieuwe' investeringen, die ten laste van de huidige exploitatie komen. De investeringen in installaties en het hiermee samenhangende gebruiksgemak voor parkeerders levert een kwaliteitsverbetering op voor de betreffende parkeervoorziening c.q. -locatie.

Het financiële effect van de wijzigingen wordt reeds als onderdeel van de scenario's, die behoren bij hoofdstuk 6, weergegeven. De kwaliteitsimpuls die deze wijzigingen met zich meebrengt, dient in de overweging meegenomen te worden.

Op basis van de 'Nationale Parkeertest 2010' gedaan door de ANWB in samenwerking met Detailhandel Nederland is de kwaliteit van de parkeergarages in de gemeente Sittard-Geleen in kaart gebracht. Uit het onderzoek kan de conclusie worden getrokken dat onze parkeergarages vanuit consumenten oogpunt een goede kwaliteit herbergen. Een aantal verbeterpunten komen aan het licht.

Conclusie kwaliteit parkeervoorzieningen:

De parkeergarages zijn van een goede kwaliteit. Enkele verbeterpunten zijn:

- Tarief en tariefstructuur aanpassen; kritisch kijken naar het huidige tarief en bijbehorende tariefstructuur. Met name de structuur moet duidelijk zijn voor de consument en dat is deze nu niet. Dit gedeelte wordt verder beschreven in deze nota.
- Interne- en externe bewegwijzering verbeteren: in de Odaparking is inmiddels de interne bewegwijzering aangepakt. Voor de andere parkeerlocaties is dit minder relevant, aangezien deze zeer overzichtelijk en 1-laagse parkeerlocaties zijn. Wel dient de externe bewegwijzering ten behoeve van de parkeergarages op maaiveld kritisch te worden bekeken en daar waar nodig te worden verbeterd. Nu zijn de parkeergarages in de stadscentra's voor voetgangers niet (duidelijk) aangegeven.
- Onze parkeergarages zijn voor het oog van de consument schoon te noemen. Wel is dit een continue aandachts- en verbeterpunt, waarin de rol van de parkeerwachter groter dient te zijn. Nu is het enkel het schoonmaakbedrijf dat schoonmaakt en neemt de parkeerwachter daar geen actieve rol in.
- Aan de kwaliteit van parkeergarages worden steeds hogere gesteld. Ook het beheer moet voldoen aan de hedendaagse eisen. Daarom is het wenselijk te kijken naar een andere wijze van beheer van de parkeergarages (fysieke bezetting in combinatie met cameratoezicht en meldkamerdiensten).
- Betaalwijzen vergroten: Inmiddels kan er in alle parkeergarages met pin betaald worden. Daarnaast is gsm-parkeren in ontwikkeling.
- Herinvesteren van winst in verbetering parkeerproduct: het geld dat door de gemeente wordt verdiend met parkeren zou geïnvesteerd moeten worden in het verbeteren van het parkeerproduct om zodoende de consument nog meer tevreden te stellen.

5.8 Parkeertarieven

Uit onderzoek kan worden afgeleid dat de relatie tussen de hoogte van het parkeertarief en het parkeergedrag van bezoekers géén eenduidige is. Van belang hierbij zijn de hoogte van het huidige tarief, de aanpassing van het tarief (als verlaging dan wel verhoging), de gehanteerde tariefstap en de maximaal toegestane parkeerduur. De belangrijkste factor wordt bepaald door de attractiviteit van het stadsdeelcentrum in absolute zin en in relatie tot haar omgeving. Deze attractiviteit bepaalt namelijk de verblijfsduur en de bezoekfrequentie van de bezoekers.

Tariefdifferentiatie

Ligging/afstand tot het bezoekdoel bepalen in belangrijke mate de aantrekkelijkheid van een parkeerlocatie. De kwaliteit van de parkeerlocatie en het uurtarief tellen in mindere mate mee. Toch kan het uurtarief een middel zijn om de parkeerder te sturen in zijn of haar parkeergedrag. Door bepaalde parkeerlocaties duurder of juist goedkoper te maken dan andere, "stuur" je de

parkeerder in de richting van de gewenste parkeerlocatie. Ook een progressief of degressief uurtarief kan de locatiekeuze van bezoekers beïnvloeden, net als het al dan niet instellen van een starttarief. Bij een hoger straatparkeertarief dan garageparkeertarief zal de bezoeker eerder kiezen voor garageparkeren. Daarnaast is het instellen van een maximale parkeerduur een goed stuurmiddel om het gebruik van bepaalde parkeerlocaties te stimuleren dan wel af te remmen. Een teveel aan verschillende tarieven levert een hoop onduidelijkheid op voor de parkeerder. Op dit moment zou naast alle andere wijzigingen rond het parkeren een teveel aan wijzigingen in de tarieven of tariefstructuur alleen maar leiden tot problemen en klachten. Daarom is het verstandig om ons te beperken tot verschillende tarieven voor de verschillende regimes.

Een mogelijkheid is om te zijner tijd het tarief voor straatparkeren te laten stijgen, terwijl het tarief voor garageparkeren gelijk blijft. In onderstaande tabel is berekend wat dit voor de parkeerexploitatie betekent. Hierin is geen rekening gehouden met een mogelijke verschuiving van straatparkeren naar garageparkeren.

Voorbeeld tariefstijging met €0,10 en €0,20								
gelijkblijvende bezoekersaantallen								
	uurtarief	uren	omzet		uurtarief	uren	omzet	
	2011	2011	2011		+ €0,10	omzet	+ €0,20	
Sittard	0,50	250.535	€ 125.268		€ 0,60	€ 150.321	€ 0,70	€ 175.375
	0,60	185.263	€ 111.158		€ 0,70	€ 129.684	€ 0,80	€ 148.211
	1,30	614.100	€ 798.330		€ 1,40	€ 859.740	€ 1,50	€ 921.150
	1,50	194.809	€ 292.214		€ 1,60	€ 311.695	€ 1,70	€ 331.176
	2,60	177.562	€ 461.660		€ 2,70	€ 479.416	€ 2,80	€ 497.172
Sittard tot		1.422.269	€ 1.788.629			€ 1.930.856		€ 2.073.083
Geleen	1,30	276.505	€ 359.456		€ 1,40	€ 387.107	€ 1,50	€ 414.757
Totaal		1.698.774	€ 2.148.086			€ 2.317.963		€ 2.487.840
Betalende bezoekers + 5%								
	uurtarief	uren	uren	uurtarief	uren	uurtarief	uren	
	2011	2011	+5%	+ €0,10		+ €0,20		
Sittard	0,50	250.535	€ 125.268	263.062	€ 0,60	€ 157.837,05	€ 0,70	€ 184.143,23
	0,60	185.263	€ 111.158	194.527	€ 0,70	€ 136.168,65	€ 0,80	€ 155.621,31
	1,30	614.100	€ 798.330	644.805	€ 1,40	€ 902.727,29	€ 1,50	€ 967.207,82
	1,50	194.809	€ 292.214	204.550	€ 1,60	€ 327.279,36	€ 1,70	€ 347.734,31
	2,60	177.562	€ 461.660	186.440	€ 2,70	€ 503.386,85	€ 2,80	€ 522.030,81
Sittard tot		1.422.269	€ 1.788.629	1.493.383		€ 2.027.399,20		€ 2.176.737,48
Geleen	1,30	276.505	€ 359.456	290.330	€ 1,40	€ 406.461,97	€ 1,50	€ 435.494,97
Totaal		€ 1.698.774	€ 2.148.086	€ 1.783.713		€ 2.433.861		€ 2.612.232

Digitaal achteraf betalen

Eerder is gsm-parkeren besproken. Voor wat betreft het tarief kan de keuze gemaakt worden om (eventueel tijdelijk) af te wijken van het reguliere tarief. De klant betaalt aan de provider van het gsm-parkeren per parkeertransactie een bepaald bedrag (ongeveer € 0,30, afhankelijk van de provider). Dit bedrag wordt vrij snel terugverdiend, doordat voor de werkelijke parkeertijd betaald wordt, in plaats van vooraf te moeten inschatten hoeveel parkeertijd men nodig heeft. Dit bedrag kan ook door de gemeente verrekend worden met het uurtarief, waardoor wij de transactiekosten in het eerste uur voor onze rekening nemen en de klant vanaf het 2^e uur goedkoper kan parkeren. Hierdoor wordt het gebruik van gsm-parkeren gestimuleerd. Na een vooraf bepaalde periode kan worden besloten om de maatregel (tijdelijk) voort te zetten, al dan niet afhankelijk van een bepaald percentage gsm-betalingen.

Abonnementstarieven

Naast de tarieven voor kortparkeren hanteren we ook tarieven voor de verschillende abonnementen (langparkeren). Het abonnementstarief wordt berekend aan de hand van het uurtarief voor kortparkeren en het aantal uren dat een abonnement gebruikt kan worden. Hierop wordt vervolgens een korting gegeven.

Er zal nader onderzocht in hoeverre de huidige abonnementstarieven marktconform zijn. Daarbij zal een vergelijking worden gemaakt met de tarieven van vergelijkbare steden.

Momenteel beschikken we niet over een middel om parttimers te faciliteren in een abonnement wat alleen geldig is op de dagen dat men werkt. Een prepaid abonnement kan daarin uitkomst bieden. Dit abonnement werkt dan als een soort strippenkaart waarop alleen de werkelijk geparkeerde dagen of dagdelen worden afgerekend. Enerzijds is dit tegenstrijdig met het concept "achteraf betalen", anderzijds is dit juist precies wat we willen bereiken met "eerlijk parkeren", wat achteraf betalen ook is.

Afhankelijk van het benodigde abonnement en het aantal dagen dat daarvan gebruik wordt gemaakt, kan een prepaidabonnement voordeliger zijn. Een prepaidabonnement past dan beter in het concept "eerlijk parkeren". Er van uitgaande dat de helft van de houders van kantooruren-winkelurenabonnementen hiervan gebruik gaan maken en dat ze dan 3x per week een prepaid transactie doen, zouden de opbrengsten uit abonnementen als volgt zijn:

soort abonnement	aantal		Omzet abonnementen			
	2011	2012 e.v.	2011	2012	2013	2014
kantooruren	282	500	€ 108.705,36	€ 193.300,00	€ 207.200,00	€ 226.100,00
winkeluren/dag	335	500	€ 180.792,80	€ 193.300,00	€ 207.200,00	€ 226.100,00
etmaal	48	50	€ 37.848,96	€ 19.330,00	€ 20.720,00	€ 22.610,00
nacht	1	40	€ 281,16	€ 15.464,00	€ 16.576,00	€ 18.088,00
omzet			€ 327.628,28	€ 421.394,00	€ 451.696,00	€ 492.898,00

soort abonnement	Omzet abonnementen				
	2015	2016	2017	2018	2019
kantooruren	€ 245.000,00	€ 263.900,00	€ 282.800,00	€ 299.200,00	€ 313.100,00
winkeluren/dag	€ 245.000,00	€ 263.900,00	€ 282.800,00	€ 299.200,00	€ 313.100,00
etmaal	€ 24.500,00	€ 26.390,00	€ 28.280,00	€ 29.920,00	€ 31.310,00
nacht	€ 19.600,00	€ 21.112,00	€ 22.624,00	€ 23.936,00	€ 25.048,00
omzet	€ 534.100,00	€ 575.302,00	€ 616.504,00	€ 652.256,00	€ 682.558,00

Vergunningtarieven

Eind 2009 is door de raad besloten om de vergunningen tot en met 2014 gratis uit te geven. Bij het huidige vergunningenaantal valt de omzetsderving mee. In de toekomst kan het vergunningenaantal flink gaan stijgen. Ook hier kan vanuit het exploitatiebelang en te behalen taakstelling overwogen worden om (eventueel stapsgewijs) naar een kostendekkend tarief te groeien.

Conclusie parkeertarieven:

- Tariefdifferentiatie beperken tot het hanteren van verschillende tarieven voor straat-parkeren en garageparkeren. Binnen het straatparkeren zo min mogelijk verschillende uurtarieven hanteren.
- Door het tarief voor digitaal achteraf betaald parkeren tijdelijk (1 jaar) voor het eerste uur te verlagen met de transactiekosten van de klant, komen wij tegemoet aan de wens van veel bezoekers.
- Op termijn bekijken of de abonnementstarieven marktconform zijn.
- Op termijn bekijken of doorgroei naar kostendekkende vergunningtarieven mogelijk is.

5.9 Parkeerexploitatie

De wijziging van regulering (invoering gefiscaliseerd parkeren in het schillengebied), dan wel de betaalwijze (digitaal parkeren) brengen investeringen met zich mee. Om een goed beeld te verkrijgen van deze investeringen is het van essentieel belang om inzicht te hebben in de

huidige parkeerexploitatie, voor de parkeerproducten afzonderlijk (vergunningparkeren, straat-parkeren, garageparkeren, handhaving en de afzonderlijke parkeerlocaties), als ook het totale parkeer-product. Hierbij dient inzicht te worden verschaft in de parkeeropbrengsten en overige opbrengsten, exploitatielasten (waaronder personele kosten, huisvestingskosten en algemene kosten) en kapitaalslasten (rente en afschrijvingen). Op deze wijze wordt inzichtelijk gemaakt wat het parkeerproduct binnen de gemeente waard is, uitgaande van de huidige én de mogelijke toekomstige situatie(s).

Er zijn in het verleden raadsbesluiten genomen die drukken op de parkeerexploitatie. De raad heeft bijvoorbeeld vanwege stedelijke ontwikkeling bewust de keuze gemaakt om de Odaparking in zijn huidige omvang aan te leggen. Door de vertraging in de ontwikkeling van de stad, loopt de bezetting achter bij de toen gemaakte prognoses. Door het sluiten van parkeerterreinen in de omgeving van de Oda-parking en de ontwikkeling van de Dobbelsteen moet het exploitatieresultaat in de toekomst toenemen.

De Raad heeft eind 2009 besloten de bewonersvergunningen vanaf 2010 tot en met 2014 gratis te verstrekken. Op dat moment kostte een bewonersvergunning € 50,- per jaar. Bij een vergunningaantal van 1.000 stuks blijft het verlies beperkt. Indien het vergunningenaantal flink gaat stijgen kan het in de toekomst noodzakelijk zijn om de bewonersvergunning kosten-dekkend te maken.

Op dit moment hebben we een tweetal parkeerterreinen (Elisabethstraat en Oude Maastrichterweg) in gebruik waarvan de grondlasten bij Vastgoed in de begroting opgenomen zijn. We zijn met Vastgoed in gesprek over de hoogte van de vergoeding voor het gebruik van de terreinen. Mogelijk nemen we in de toekomst meer terreinen in gebruik van Vastgoed, daarover moeten dan vervolgens ook vergoedingsafspraken worden gemaakt.

Conclusie parkeerexploitatie:

Een andere wijze van parkeerregulering met digitaal parkeren en verhogen van de kwaliteit van de parkeervoorzieningen brengt investeringen met zich mee. Dit betekent een gewijzigde exploitatie in uitgaven en opbrengsten. Daarnaast zijn in het verleden beslissingen genomen die gevolgen hebben voor de parkeerexploitatie.

6. Financiële consequenties

In het document “Ombuigen met visie” is gesteld dat er nog geen evenwicht is bereikt tussen de eerder gedane investeringen samenhangende kosten en de parkeeropbrengsten. Richting 2015 zal dit ‘gat’ opgelost moeten worden. Dit moet mogelijk worden gemaakt door een samenhangend pakket van maatregelen. Dat moet richting 2015 resulteren in een positief saldo van een half miljoen op het product parkeren. Daarnaast geldt voor 2015 nog een extra ombuigingstaakstelling van 0,4 miljoen.

In deze nota zijn de maatregelen beschreven. De acties daartoe zijn in hoofdstuk 7 weergegeven.

In hoofdstuk 5 zijn een aantal maatregelen uitgewerkt. Deze maatregelen bestaan uit mogelijkheden om de regulering c.q. het regime van zowel de stadsdeelcentra als het schillengebied aan te passen. Voor deze maatregelen kunnen enkele varianten worden doorgerekend, waarbij inzichtelijk is te maken wat het effect is van wijzigingen in het aantal kortparkeeruren en het kortparkeertarief op het exploitatieresultaat.

In een vervolgslag dient stilgestaan te worden bij de effecten van wijzigingen op de lange(re) termijn. Op deze wijze wordt allereerst inzichtelijk wat de ontwikkeling van het exploitatieresultaat in de loop van de tijd is. Daarnaast kunnen ook tussentijdse wijzigingen in uitgangspunten en/of parameters inzichtelijk gemaakt worden. Denk hierbij aan een eventuele wijziging van de huurprijs van Vastgoed of het weer in rekening brengen van een tarief voor bewonersvergunningen vanaf 2015.

7. Planning

In hoofdstuk 1 is al iets gezegd over het gefaseerd invoeren van de maatregelen. Daarom is onderstaande planning opgemaakt.

Planning acties in kader ombuigingstaakstelling parkeren							
	Onderwerp	Parkeermaatregel	2012	2013	2014	2015	Opmerking
	Door Parkeerservice						
1.	Handhaving	Verlaging kosten door digitale handhaving	B/A	R			Bij marktpartij
2.	Beheer parkeergarages	Verlaging kosten door andere wijze van beheer	B/A	R			Bij marktpartij
3.	Bewonersvergunning	Kostendekkend maken		O	B	R	
4.	Tarieven	Tariefstijging parkeertarieven met € 0,10			B	R	
	Door Vastgoed/FJB						
5.	Afschrijving op parkeergarages	Aanpassen afschrijvingmethodiek	O/B	R			
6.	Achteraf betaald parkeren	Onderzoek wel/niet btw-plichtig	O/B	R			
	Autonome ontwikkeling						
7.	Bezoekers	Meer betalende parkeerders (5%)				R	
	A = Aanbestedingstraject B = Besluitvorming O = Onderzoek R = Realisatie						

Om de planning te halen gelden de volgende afspraken:

- a. Parkeerservice pakt de acties 1 t/m 4 gaat op.
- b. Vastgoed/FJB krijgt de opdracht om de acties 5 en 6 voor hun rekening te nemen.

Actie 7 is op zich geen actie, maar moet het resultaat zijn van de realisering van een aantal stedelijke ontwikkelingen de komende jaren, de investeringen in een aantrekkelijk stad om te winkelen en de bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen.

8. Communicatie

Sittard-Geleen wil zich ontwikkelen tot één herkenbare, samenhangende stad, waarin burgers, bedrijven en instellingen actief vorm en inhoud geven aan de stad (Stadsvisie 2016). Dit betekent dat we in een vroegtijdig stadium partijen moeten informeren en daar waar wenselijk kunnen betrekken om voldoende draagvlak te krijgen voor onze plannen.

Parkeren is een issue waarin veel belanghebbenden een rol (willen) spelen. Deze actoren brengen we in beeld samen met een analyse van het communicatievraagstuk. Een strategisch communicatieplan komt op korte termijn voorhanden waarin onder andere de communicatiestrategie en matrix (communicatiemomenten in beeld) beschreven worden. Hierin wordt de communicatieaanpak uitvoerig besproken.

Kaart parkeerregulering Sittard

Kaart parkeerregulering Geleen

Kaart Sittard voorstel nieuw gebied

Kaart Geleen voorstel nieuw gebied