

Rekenkameronderzoek

Parkeerbeleid nader bezien Sittard-Geleen

Rekenkamer
Sittard-Geleen

Samenstelling

Voorzitter
mr. Debbie Heesakkers

Leden
drs. Anne-Marie Rooskens
drs. Erwin Maussen

Contact

Secretaris Debbie Steens
rekenkamer@sittard-geleen.nl
Postbus 18
6130 AA Sittard

www.sittard-geleen.nl/Bestuur/GemeenteraadRekenkamer

Colofon

Dit document is opgesteld door
Rebel Living Mobility bv

Auteurs
Jesse Hablé
Robert Boshouwers
Enno Gerdes

Inhoud

Voorwoord 5

1. Inleiding 6
   1.1 Aanleiding onderzoek 6
   1.2 De scope van het onderzoek en onderzoeksvragen 6
   1.3 Normenkader 9
   1.4 Informatiebronnen 9
   1.5 Leeswijzer 10

2. Bevindingen; beantwoording onderzoeksvragen 11
   2.1 Autonome ontwikkelingen 11
   2.2 Het parkeerbeleid in Sittard-Geleen 15
   2.3 Kerngegevens en monitoring 18
   2.4 Parkeerinstrumenten 20
   2.5 Effectiviteit van instrumenten 23
   2.6 Partners in parkeerbeleid 25
   2.7 Gebruikerservaringen 26
   2.8 Baten en lasten 32
   2.9 Parkeertarieven 36
   2.10 De rol van de gemeenteraad 39

3. Conclusies en aanbevelingen 41
   3.1 Conclusie; beantwoording centrale vraagstelling 41
   3.2 Conclusie; kwalificatie normenkader 43
   3.3 Aanbevelingen 44

4. Bestuurlijke reactie 47

Nawoord 53

Lijst van figuren en tabellen

Figuur 1: Parkeerbeleid als afgeleide van andere beleidstrajecten en de verhouding met de gestelde onderzoeksvragen (in het rood) en de wenselijke rol van de gemeenteraad (in het geel) 7

Figuur 2: Verwachte bevolkingskrimp (aantallen personen) Bron: Sittard-Geleen in Cijfers. 12

Figuur 3: Ontwikkeling autobezit per huishouden in de laatste jaren Bron: CBS-cijfers geïntegreerd in Duurzaamheidsindex gemeenten 13

Figuur 4: Resultaten over ervaringen van voldoende parkeergelegenheid (links) en groen (rechts) in de buurt per stadsdeel (bron: Inwonerspeiling Sittard-Geleen 2022) 30

Figuur 5: De mate waarin inwoners het eens zijn met de volgende stellingen (bron: Inwonerspeilingen 2020 en 2022 via waarstaatjegemeente.nl) 30

Figuur 6: Baten en lasten taakveld 2.2. Parkeren (€ per inwoner CBS, cijfers 2021) 33

Figuur 7: Opbouw baten van Taakveld 2.2. Parkeren (€ per inwoner CBS, cijfers 2021) 34

Figuur 8: Opbouw lasten van Taakveld 2.2. Parkeren (€ per inwoner CBS, cijfers 2021) 35

Figuur 9: Gevolgen van ontbreken van expliciet parkeerbeleid (gebaseerd op figuur 1) 43

Tabel 1: Hoofdlijn integraal parkeerbeleid gemeente Venlo en gemeente Emmen 17

Tabel 2: Actuele omvang gereguleerd gebieden en parkeertarieven Sittard-Geleen in vergelijking met Venlo en Emmen 36

Tabel 3: Moties en amendementen in de periode van opstellen. 40

Tabel 4: Kwalificatie van gestelde normen 44

Voorwoord

De Rekenkamer heeft onderzoek gedaan naar het Parkeerbeleid in de gemeente Sittard-Geleen. Het onderzoek is uitgevoerd door Rebelgroup.
Parkeren is een thema dat leeft. Binnen Nederlandse gemeenten zorgt parkeerbeleid frequent voor veel maatschappelijke en ook politieke discussie. Er is immers vaak sprake van tegengestelde parkeerbehoeften. Bewoners willen veelal gratis of goedkoop parkeren dicht bij de woning voor henzelf en voor hun bezoek. Diezelfde bewoner wil vaak ook een leefbare openbare ruimte met minder 'blik' op straat. Ondernemers en bezoekers willen 'nabije' en 'betaalbare' parkeerplaatsen.
Vanuit gemeenteperspectief kan het thema parkeren diverse beleidsdoelen dienen, de gemene deler is dat er altijd een ruimtelijk effect is. Het parkeervraagstuk moet dan ook in relatie tot andere ruimtelijke vraagstukken worden bezien en het is aan de gemeente om hier op transparante wijze een belangenafweging te maken.
Opvallend is dat de gemeente Sittard-Geleen in tegenstelling tot veel andere gemeenten geen overkoepelend integraal parkeerbeleid heeft waarin de koppeling met andere beleidsterreinen is gemaakt. Dat wil overigens niet zeggen dat er helemaal niets inzake parkeren is geregeld. In verschillende beleidsdocumenten worden wel degelijk uitspraken gedaan over de ruimtelijke koers van de gemeente die raken aan parkeren. Ook in de praktijk wordt gestuurd op het gebied van parkeren. Heldere beleidsdoelstellingen gerelateerd aan parkeren ontbreken echter en ook het monitoren van doelstellingen gebeurt daarmee dan ook niet. Bij eerdere discussies die betrekking hebben op parkeren in Sittard-Geleen gaat het vaak over het instrumentarium. Deze heeft de gemeente Sittard-Geleen uiteraard, echter zijn deze niet gekoppeld aan doelstellingen. Dat bemoeilijkt een fundamentele discussie. Beslissingen over parkeren worden dan ook vaak reactief genomen.
Wij vertrouwen erop dat dit rapport van meerwaarde is voor de kaderstellende en controlerende rol van de raad. Wij denken dat dit onderzoek de raad en het College kan helpen bij het opstellen van nieuw parkeerbeleid. Met de nieuwe omgevingswet die met ingang van dit jaar in werking is getreden is dit een mooi moment om hier invulling aan te geven.

De Rekenkamer is de gemeenteraad, het College en de ambtelijke organisatie en alle andere betrokkenen zeer erkentelijk voor hun medewerking.

Debbie Heesakkers
Voorzitter Rekenkamer
Gemeente Sittard-Geleen

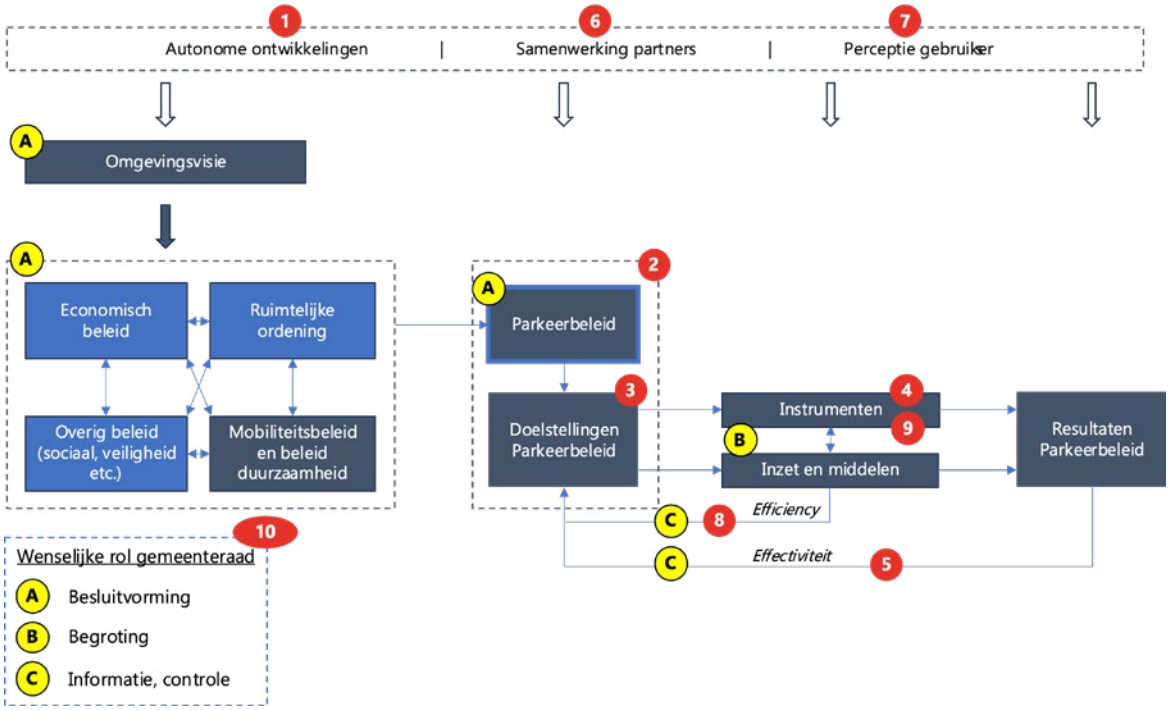
1. Inleiding

1.1 Aanleiding onderzoek

De Rekenkamercommissie heeft ten behoeve van de gemeenteraad van Sittard-Geleen een onderzoek uitgevoerd naar het parkeerbeleid van de gemeente. Parkeren kan diverse maatschappelijke (beleids)doelen dienen, maar heeft altijd een ruimtelijk effect. Ruimte is schaars, zeker binnenstedelijk, en er is vaak sprake van tegengestelde parkeerbehoeften. Parkeren moet voor velen bij voorkeur goedkoop en dicht bij de bestemming zijn, maar anderzijds willen 'we' ook een leefbare openbare ruimte met minder 'blik' op straat. Daarnaast zijn met de uitvoering van het gemeentelijk parkeerbeleid vaak grote bedragen gemoeid en afhankelijk van (gemeentelijke) keuzes kunnen deze kosten en opbrengsten bij verschillende partijen landen. De combinatie van het maatschappelijke belang gecombineerd met het financiële belang dat gemoeid is met parkeren is voor de Rekenkamercommissie aanleiding geweest om een onderzoek uit te voeren waarbij de effectiviteit en doelmatigheid van het parkeerbeleid onder de loep genomen wordt indachtig de (parkeer)ontwikkelingen van deze tijd.

1.2 De scope van het onderzoek en onderzoeksvragen

Parkeren gaat over het stallen van de auto, fiets, deelmobiliteit en vrachtwagens. Dit onderzoek richt zich echter specifiek op het vraagstuk van parkeren van de auto. De scope van het onderzoek lichten we verder toe aan de hand van hoe wij als onderzoekers naar parkeerbeleid kijken. Dit is gevisualiseerd in figuur 1, waar we ook de wenselijke rol van de gemeenteraad duiden en de koppeling maken met de onderzoeksvragen geformuleerd voor dit onderzoek.



Figuur 1: Parkeerbeleid als afgeleide van andere beleidstrajecten en de verhouding met de gestelde onderzoeksvragen (in het rood) en de wenselijke rol van de gemeenteraad (in het geel).

Parkeren is een ruimtelijk vraagstuk. Wij beschouwen parkeerbeleid daarom als een afgeleide van ruimtelijk beleid. Gemeenten in Nederland stellen de kaders van het ruimtelijk beleid vast in de Omgevingsvisie. Vervolgens komt in de uitwerking van de Omgevingsvisie op verschillende beleidsterreinen het parkeervraagstuk naar voren. Zo wordt met het faciliteren van parkeren voor winkelend publiek de economie gestimuleerd maar zien we ook steeds meer stimuleren van parkeren aan de randen van de stad, al dan niet in combinatie met een milieuzone, om de leefbaarheid en (lucht)kwaliteit in centra te verbeteren. Ruimte is per definitie schaats. In ruimtelijke ordening wordt de ruimte voor de auto afgewogen tegen andere ruimtelijke vraagstukken (wonen, werken, groen, spelen, toegankelijkheid etc.). In mobiliteits- en duurzaamheidsbeleid wordt vastgelegd hoe o.a. duurzaamheid, verkeersveiligheid en doorstroming geborgd worden. Het parkeerbeleid brengt deze doelstellingen samen, waarbij de verschillende doelstellingen soms met elkaar in conflict komen. Het parkeerbeleid dient om deze doelstellingen beter tegen elkaar af te wegen en te vertalen naar parkeerinstrumenten (parkeernormen, regulering etc.), middelen (budgetten) en inzet (beleidsuitvoering, handhaving).

De rol van de gemeenteraad inzake parkeerbeleid is drievoudig. Zij stelt kaders, inhoudelijk en financieel, middels besluitvorming en zij controleert de uitvoering (inhoudelijk en financieel).

Onderzoeksvragen

De hoofdvraag van dit onderzoek luidt:

> Hoe geeft de gemeente Sittard-Geleen haar parkeerbeleid vorm, welke doelen streeft de gemeente na met haar parkeerbeleid en worden deze doelen bereikt?

De onderzoeksvragen die geformuleerd zijn voor dit onderzoek raken elk aspect van het tot stand komen, uitvoeren en de effectiviteit van parkeerbeleid. De vragen corresponderen met figuur 1 en zijn weergegeven in het rood:

1. Welke autonome ontwikkelingen zien we die raken aan gemeentelijk parkeerbeleid?
2. Wat is het parkeerbeleid van de gemeente Sittard-Geleen: welke doelstellingen zijn er gesteld? Hoe verhouden deze zich tot doelstellingen van andere gemeenten? Hoe verhouden deze zich tot de overige gemeentelijke (mobiliteits-) doelstellingen?
3. Wat zijn de kerngegevens over parkeren in de gemeente Sittard-Geleen en worden deze gemonitord?
4. Welke instrumenten worden ingezet en worden de doelstellingen hiermee gerealiseerd? Hoe verhouden deze zich tot de 'middelen' die andere gemeente inzetten?
5. Zijn deze instrumenten effectief, (hoe) worden ze gemonitord?
6. Wie zijn de belangrijkste partners in het parkeerbeleid?
7. Hoe kijken de gebruikers aan tegen het parkeerbeleid?
8. Welke baten en lasten kent het parkeerbeleid in Sittard-Geleen en (hoe) worden deze gemonitord en hoe verhouden deze zich tot de baten en lasten van andere gemeenten? Hoe verhouden deze zich tot de kosten en baten van andere gemeente?
9. Hoe zijn de parkeertarieven opgebouwd in Sittard-Geleen en hoe hebben deze zich in de loop der jaren ontwikkeld? Hoe verhoudt dit zich tot andere gemeenten? Welke (landelijke) ontwikkelingen spelen hierbij een rol?
10. Op welke wijze is/wordt de gemeenteraad betrokken bij en geïnformeerd over de doelstellingen, uitvoering, de resultaten en de inzet van middelen van het parkeerbeleid?
11. Het onderzoek focust zich dus op het geheel van tot stand komen, uitvoeren en effectiviteit van parkeerbeleid. Dit onderzoek richt zich daarbij met name op de periode 2017 – 2023, maar beschouwt ook gebeurtenissen en ontwikkelingen van voor deze periode die van invloed zijn geweest.

1.3 Normenkader

Effectiviteit en doelmatigheid beschouwen we vanuit de volgende normen:

- De gemeente heeft zicht op de kerngegevens en autonome ontwikkelingen ten aanzien van parkeren;
- De doelen die de gemeente Sittard-Geleen wil bereiken met haar parkeerbeleid zijn helder en concreet geformuleerd;
- De doelen zijn vertaald naar prestaties/maatregelen;
- Het is duidelijk wanneer en waarom het parkeerbeleid succesvol is;
- De samenhang tussen parkeerbeleid en andere beleidsterreinen is helder en duidelijk;
- De besluitvorming van de raad inzake parkeren is gekoppeld aan monitoring en bestuurlijke informatievoorziening aan de raad.

Bij de beantwoording van de individuele onderzoeksvragen relateren we aan het eind van elke paragraaf de bevindingen aan deze normen. In de conclusies in hoofdstuk 3 geven we een totaalbeoordeling van de normen.

1.4 Informatiebronnen

Voor het onderzoek zijn de bevindingen en conclusies gebaseerd op zes informatiebronnen:

1. Een documentenanalyse van de gemeentewebsite, beleidsstukken, de inwonerspeiling 2022 en raadsinformatiestukken van de gemeente Sittard-Geleen;
2. Interviews met interne stakeholders binnen de gemeente. Dat zijn beleidsambtenaren van parkeren en mobiliteit, wethouder Stedelijke ontwikkeling, Omgevingsbeleid, Mobiliteit en Leefomgeving en afgevaardigden van de gemeenteraad;
3. Interviews met externe stakeholders: Centrummanagement Sittard en Centrummanagement Geleen, de werkgroep Sittard-Geleen Inclusief, een panel van bewoners afkomstig uit de bewonersplatforms en afgevaardigden van de woningcorporatie en ontwikkelende partij.
4. Beleidsdocumenten van vergelijkbare gemeenten. Voor een uitgebreide analyse van mobiliteit- en parkeerbeleidsdoelstellingen zijn de gemeente Venlo en gemeente Emmen geselecteerd. Dit betreffen allebei gemeenten waar beperkt wordt verdicht, gemeente die zich nabij de grens begeven, en gemeenten die zich buiten de Randstad bevinden met vergelijkbare inwoneraantallen. Daarmee zijn het vergelijkbare gemeenten als Sittard-Geleen. Gemeente Venlo is daarnaast ook een fusiegemeente, net als Sittard-Geleen.

5. Financiële informatie via het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) van de gemeente Sittard-Geleen vergeleken met een breed scala aan andere gemeenten. Dit betreffen gemeente Emmen en Venlo, maar ook andere gemeenten om een breder beeld te schetsen.
6. Aanvullende algemene informatie van websites, landelijke cijfers, kengetalen van kennisinstellingen zoals het CROW, en onderzoekservaringen van de onderzoekers elders in het land.

1.5 Leeswijzer

In het tweede hoofdstuk worden de onderzoeksvragen beantwoord. We lichten in iedere paragraaf de gebruikte informatiebronnen toe en sluiten iedere paragraaf af met een deelconclusie waarin de betreffende deelvraag wordt beantwoord. In hoofdstuk 3 volgen de conclusies en aanbevelingen.

2. Bevindingen; beantwoording onderzoeksvragen

2.1 Autonome ontwikkelingen

Onderzoeksvraag 1: Welke autonome ontwikkelingen zien we die raken aan gemeentelijk parkeerbeleid?

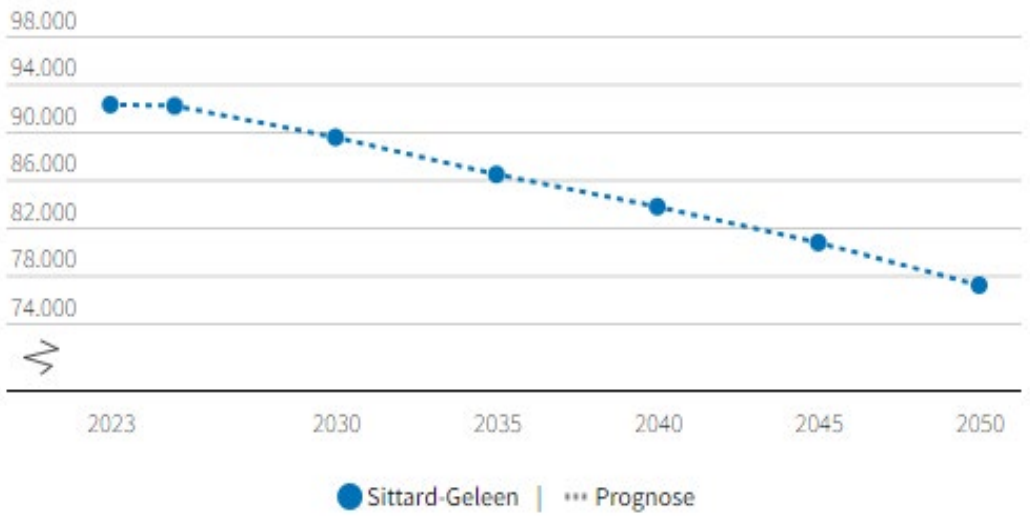
In deze paragraaf behandelen we kort de belangrijkste autonome ontwikkelingen die raken aan parkeerbeleid. We hebben deze lijst opgesteld op basis van landelijke ervaringen t.a.v. parkeerbeleid. Elke ontwikkeling wordt kort gedefinieerd en gerelateerd aan Sittard-Geleen.

Krimp of groei

In gemeenten kan sprake zijn van krimp of juist groei. Dit zijn tegengestelde bewegingen. Bij krimp daalt het aantal inwoners en/of neemt de economische activiteit in de regio af. Oorzaken van krimp zijn zaken als vergrijzing en groei/verstedelijking elders. Veel voorkomende gevolgen van krimp zijn het verdwijnen van voorzieningen en economische functies uit kleinere kernen. Ook moeten mensen die in krimpende gemeenten wonen vaak steeds verder reizen om hun werk of voorzieningen te bereiken. In krimpende gemeenten zien we daarnaast vaak dat het openbaar vervoer uitdunt. De combinatie van deze factoren maakt dat in krimpende gemeenten mensen in de regel vaker afhankelijk zijn van de auto.

In gemeenten waar sprake is van groei wordt het juist drukker. In deze gebieden is steeds meer ruimte nodig voor wonen, werken en voorzieningen. We zien dat in gemeenten waar sprake is van groei er door de toenemende schaarste steeds minder ruimte is voor de auto. Het gebruik van de openbare ruimte wordt geïntensiveerd. In gebieden waar veel woningen worden gebouwd worden ten behoeve van de leefbaarheid autoluwe zones ingericht. Tot nog toe was autoluwte vooral een fenomeen in stadscentra en (winkel)gebieden, maar in groeiende gemeenten bereikt dit fenomeen ook steeds meer de woonwijken, vooral in nieuwe gebiedsontwikkeling. De auto altijd voor de deur parkeren is minder vanzelfsprekend. Voorbeelden zijn Merwedekanaalzone in Utrecht en Spoorzone Zwolle.

In Sittard-Geleen is sprake van krimp. Dit wordt geconstateerd in de Omgevingsvisie (2016): *"de samenleving en de economie zijn volop in ontwikkeling, we hebben te maken met krimp en vergrijzing".* In de Omgevingsvisie wordt de consequentie daarvan voor het parkeervraagstuk nog niet geduid. Het is de verwachting dat krimp zich de komende decennia doorzet. Zie ook figuur 2. In krimpende gemeenten zoals Sittard-Geleen is minder vaak spraken van (veel/grote) dilemma's tussen ruimte voor parkeren enerzijds en ruimte voor groen, verblijfsruimte en wonen anderzijds. In Sittard-Geleen zijn we tijdens het onderzoek zulke situaties ook niet tegengekomen. Op specifieke locaties is er (een gevoel van) hoge parkeerdruk, maar gerelateerd aan andere (groei) gemeenten is dit op stadsniveau zeer beperkt.



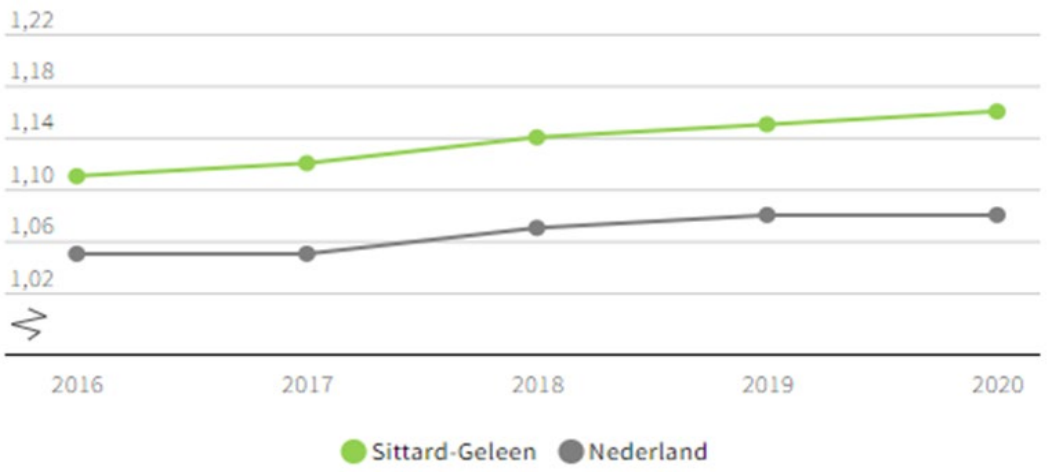
Figuur 2: Verwachte bevolkingskrimp (aantallen personen). Bron: Sittard-Geleen in Cijfers.

Autobezit

Autobezit is het aantal auto's dat een huishouden gemiddeld bezit. Het is niet eenduidig of autobezit een autonome ontwikkeling is of een afgeleide ontwikkeling ten gevolge van zaken als toenemend milieubewustzijn, het verdwijnen of duurder worden van openbaar vervoer, en de nasleep van de Coronacrisis waarin de voorkeur wordt gegeven aan privévervoer. Binnen de scope van dit onderzoek kiezen wij ervoor om het autobezit als een relevante autonome ontwikkeling te definiëren, mede vanwege de meetbaarheid ervan. Uit onderzoek van het Kennisinstituut voor mobiliteit en cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) blijkt dat het autobezit in drukke steden afneemt en in de regio (waaronder Sittard-Geleen) juist toeneemt. In krimpende en vergrijzende gemeenten ligt een hogere afhankelijkheid van de auto ook in de lijn der verwachtingen (zie 'krimp of groei'). In Sittard-Geleen neemt het autobezit licht toe (zie daarvoor figuur 3). Met de komst van meer auto's is het mogelijk dat autoverkeer en de

parkeerdruk toenemen. Omdat de bevolking krimpt, zou het ook kunnen dat het aantal personenauto's niet toeneemt. Deze ontwikkeling dient dus altijd in samenhang met de bevolkingsgroei te worden beschouwd.

Indien de toename van auto's tot overlast leidt kan de gemeente maatregelen nemen om die druk te beheersen, zoals het realiseren van meer pareermogelijkheden aan de randen van drukke gebieden. Of en hoe de gemeente Sittard-Geleen deze ontwikkeling vertaalt naar parkeerbeleid en -instrumenten hebben we niet kunnen vaststellen.



Figuur 3: Ontwikkeling autobezit per huishouden in de laatste jaren. Bron: CBS-cijfers geïntegreerd in Duurzaamheidsindex gemeenten

Verduurzaming/mobiliteitstransitie

Het is algemeen bekend dat een veranderend klimaat een opgave heeft ontketend voor de verduurzaming van het mobiliteitssysteem. De uitstoot dient verminderd te worden. We zien dan ook dat het elektrificeren van voertuigen volop aan de gang is. Vanuit ontwikkelingen rondom circulariteit en beperking van het grondstoffengebruik is ook een transitie van bezit naar gebruik zichtbaar; technologische ontwikkelingen rondom het delen van voertuigen zijn in opkomst (Mobility as a Service, MaaS). Voor het succes daarvan dienen deze diensten concurrerend te zijn met de 'eigen' auto. Parkeerbeleid kan een middel hiervoor zijn. Dit laatste is iets dat we in veel gemeenten terugzien.

In Sittard-Geleen heeft verduurzaming als doelstelling haar weg richting het mobiliteitsbeleid gevonden. In 2022 is het nieuwe mobiliteitsplan vastgesteld waar een mobiliteitstransitie expliciet als doelstelling benoemd is. Daarbij wordt het STOMP-principe genoemd (het ordeningsprincipe voor duurzame mobiliteit: Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, MaaS, Particuliere Auto). Sturend parkeerbeleid waarin de voorkeur wordt gegeven voor langzaam verkeer, openbaar vervoer en deelmobiliteit is daar in

gemeenten vaak onderdeel van. In Sittard-Geleen is deze doelstelling nog niet aan parkeerbeleid gekoppeld. Parkeren maakt geen onderdeel uit van het mobiliteitsplan. In gemeenten zien we vaak dat de actualisatie van parkeerbeleid vaak volgt na nieuw mobiliteitsbeleid.

Digitalisering van de parkeerketen

Technologie wordt steeds meer gebruikt om de ruimte die er is beter te benutten. Een voorbeeld is data rondom het gebruik van openbare stallingsgarages met 'slimme' slagbomen. Slimme parkeerverwijssystemen spelen steeds meer een rol in het slim inpassen van de ruimte die de auto inneemt. Deze trend, de digitalisering van de parkeerketen, is landelijk de laatste jaren ingezet. Dat betreft het vergaren van real-time beslisinformatie over parkeren inclusief het makkelijk en toegankelijk maken van services zoals het aanvragen van vergunningen en het betalen van parkeergelden via de apps. Ook op het gebied van handhaving biedt de digitalisering kansen. Zo worden parkeercontroles in gereguleerde zones in gemeenten steeds vaker uitgevoerd met scanauto's. Hiermee stijgt het aantal controles substantieel en navenant vaak ook de betalingsbereidheid.

Sittard-Geleen heeft op dit terrein de afgelopen jaren een ontwikkeling doorgemaakt. Handhaving gebeurt op basis van digitale controle van kentekens (met een apparaat, (nog) niet met scanauto's). Er zijn nieuwe digitale systemen aangelegd om het de bewoners, bedrijven en bezoekers makkelijker te maken hun weg te vinden in het parkeerlandschap van de gemeente. Dat gaat bijvoorbeeld over het vinden van parkeergelegenheden op de digitale kaart en het aanvragen van een vergunning. De gemeente gebruikt deze trend dus om services aan gebruikers en handhaving beter uitvoerbaar te maken. Er wordt nog niet gestuurd op betere capaciteitsverdeling.

Deelconclusie

We zien dat de gemeente Sittard-Geleen in de basis zicht heeft op autonome ontwikkelingen die raken aan parkeren. Vertaling naar parkeerinstrumenten vindt op onderdelen plaats. We zien echter (nog) geen expliciete vertaling van autonome ontwikkelingen naar samenhangend parkeerbeleid.

2.2 Het parkeerbeleid in Sittard-Geleen

Onderzoeksvraag 2:

> Wat is het parkeerbeleid van de gemeente Sittard-Geleen: welke doelstellingen zijn er gesteld? Hoe verhouden deze zich tot doelstellingen van andere gemeenten en hoe verhouden deze zich tot de overige gemeentelijke (mobiliteits-)doelstellingen?

Integraal expliciet parkeerbeleid ontbreekt

In Sittard-Geleen ontbreekt expliciet parkeerbeleid. Er is geen visie of overkoepelend kader hoe de gemeente tegen het parkeervraagstuk aankijkt. Een kader voor (parkeer) afwegingen tussen beleidsdoelstellingen die met elkaar (kunnen) conflicteren, zoals we in de inleiding beschreven, ligt niet expliciet vast. Daarmee is niet eenduidig vast te stellen wat het parkeerbeleid van de gemeente Sittard-Geleen is en wat de doelstellingen zijn.

Het voorgaande antwoord op de onderzoeksvraag is kort en duidelijk maar doet daarmee niet volledig recht aan de situatie in Sittard-Geleen. Er is weliswaar geen parkeerbeleid maar in divers ander vastgesteld beleid worden weldegelijk uitspraken gedaan over de ruimtelijke koers van de gemeente. In door de gemeenteraad vastgestelde beleidsdocumenten Omgevingsvisie (2016), Toekomstvisie (2021) en de Mobiliteitsaanpak (2022) hebben we ruimtelijke uitgangspunten van de gemeente gevonden die een mogelijke opmaat zijn voor parkeerbeleid. In die documenten is het onderwerp parkeren echter nog niet expliciet benoemd. Voorbeelden van uitspraken die richting geven aan parkeerbeleid:

- In de Omgevingsvisie is de uitspraak gedaan dat er sprake is van krimp, vergrijzing en leegstand van gebouwen. Daaruit volgt de uitspraak dat in wijk- en buurtcentra voorzieningen, winkels en ontmoetingsplekken worden geconcentreerd. Daarnaast wordt de volgende uitspraak gedaan in de Omgevingsvisie: *"De binnenstad van Sittard fungeert als regionaal ontmoetingscentrum. Cultuur, historie, winkels, horeca en het studentenleven komen hier samen. Om de levendigheid te behouden wordt het winkelcentrum compacter gemaakt. De aanloopstraten veranderen geleidelijk, bijvoorbeeld door er betaalbare woningen en bedrijfsruimten voor studenten en starters te realiseren. Het centrum van Geleen heeft het profiel van innovatief winkel- en dienstencentrum, met ook hier aandacht voor een compacter centrum en de leegstandsaanpak."* Zoals beschreven in paragraaf 2.1 zijn deze ontwikkelingen van invloed op het parkeerbeleid. Met deze uitspraak wordt een mogelijke doelstelling van parkeerbeleid dus al beschreven.

- In het vierde speerpunt van de Toekomstvisie wordt gestreefd naar een duurzame, diverse en veilige woon- en leefomgeving. Aangezien parkeren ook een onderdeel is van de leefomgeving, heeft dit streven een uitwerking op parkeren.
- In de Mobiliteitsaanpak die in november 2022 is vastgesteld zijn als hoofdopgaven benoemd: "1*) het verduurzamen van het mobiliteitssysteem en het reduceren van de CO2-uitstoot; 2) het verbeteren van de verkeersveiligheid; 3) het ontwikkelen van de agglomeratiekracht (multimodale bereikbaarheid); 4) het vergroten van de inclusieve samenleving; 5) het verbeteren van de leefbaarheid van de omgeving en de positieve gezondheid van onze inwoners.*". Een link vanuit deze hoofdopgaven naar parkeerbeleid is logisch, maar ontbreekt nog.

Ook zijn er recente ontwikkelingen die nog niet zijn vastgesteld, maar waarin mogelijk ook contouren voor parkeerbeleid worden gelegd:
- De opmaat naar parkeerbeleid wordt in de Mobiliteitsaanpak expliciet genoemd: "*voor het parkeren van personenauto's worden op dit moment nieuwe kaders opgesteld in de nieuwe parkeernota van onze gemeente. Ook deze zullen gericht zijn op het bijdragen aan de mobiliteitstransitie*." (Mobiliteitsaanpak, p.12). De parkeernota is nog niet geactualiseerd. We lichten dat in paragraaf 2.4 verder toe.
- De visie op de detailhandel wordt op dit moment geactualiseerd. We beschouwen dit als ontwikkeling op economisch beleid waarmee ook het parkeerbeleid verder vorm kan worden gegeven, met name in relatie tot de stadscentra.

Ten slotte wordt er in de praktijk wel degelijk gestuurd op het gebied van parkeren. Zo kunnen bijvoorbeeld buurten die overlast ervaren een verzoek indienen voor gereguleerd parkeren. In het centrum van Geleen zijn en worden diverse pilots 'gedraaid' om centrumbezoek beter te faciliteren. Een duidelijke en eenduidige koers hierbinnen is er echter niet en ligt niet (duidelijk) vast. Dit bemoeilijkt eenduidigheid, communicatie en bekendheid/transparantie.

Parkeerbeleid in vergelijkbare gemeenten

Zoals toegelicht in paragraaf 1.4 is het zinvol om als vergelijking met Sittard-Geleen het parkeerbeleid van gemeente Venlo en gemeente Emmen te bekijken. In beide gemeenten is een integraal beleidsdocument parkeren opgesteld. Het ambitiedocument voor het nieuwe beleidsplan parkeren uit gemeente Venlo is vastgesteld in 2021 en in 2017 is de parkeervisie gemeente Emmen opgesteld. In Emmen concentreert de parkeervisie zich op de toegankelijkheid van het centrum. In Venlo wordt ook de koppeling met bredere mobiliteitsontwikkelingen gemaakt. Daarbij is ook het duurzaamheidsvraagstuk nadrukkelijker aan de orde. In onderstaande tabel worden de doelen en uitgangspunten van het parkeerbeleid benoemd van de gemeenten Venlo en Emmen.

Tabel 1: Hoofdlijn integraal parkeerbeleid gemeente Venlo en gemeente Emmen

	Gemeente Venlo	Gemeente Emmen
Parkeervisie / parkeerstrategie	Er is in 2021 een ambitiedocument vastgesteld voor het nieuwe Beleidsplan Parkeren.	Er is een parkeervisie vastgesteld in 2017.
Doelen	Tot doel is gesteld een toekomstgericht en gedragen beleidsplan te ontwikkelen voor parkeren voor de komende 10 jaar. De themagerichte ambities zijn omschreven als duurzame verstedelijking, duurzaam parkeren, heldere parkeerregels, leefbare woonstraten en doelgroepgericht parkeren.	In Emmen is de integrale parkeervisie toegespitst op de toegankelijkheid van het Centrum. Het geformuleerde doel omvat de toegankelijkheid van het centrum door voldoende parkeergelegenheid. Andere doelen zijn niet geformuleerd.
Uitgangspunten voor parkeermaatregelen en inzet zoals geformuleerd in het parkeerbeleid	Vier uitgangspunten zijn geformuleerd. 1. Er wordt richting gegeven aan nieuwe mobiliteitsontwikkelingen. 2. Er worden doelgroep- en gebiedsgerichte (Venlo Centrum, Venlo-wijken, Blerick-Boekend-Hout-Blerick, Arcen-Lomm-Velden, Tegelen-Steyl-Belfeld) keuzes gemaakt. 3. Er wordt getracht een balans te vinden tussen ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, duurzaamheid en bereikbaarheid. 4. Er wordt inzicht geboden in financiële consequenties van te maken beleidskeuzes.	Vijf uitgangspunten zijn gedefinieerd. 1. Gebiedsgerichte uitwerking van het beleid (centrum, woongebieden, dorpskernen, bedrijventerreinen) 2. Doelgroepgericht beleid (bewoners, bezoekers van bewoners, ondernemers, mensen met een handicap) 3. Gereguleerde zones, tijden en tarieven 4. Financiële interne huishouding. Emmen betaalt kosten voor parkeren uit opbrengsten: parkeerexploitatie. Er wordt geen beroep gedaan op algemene middelen en er wordt vereffeningsfonds opgesteld voor verrekening winst/verlies. 5. Parkeernormen gebaseerd op autobezit.

We zien dat in Venlo de afweging tussen diverse beleidsdoelstellingen expliciet wordt benoemd in het parkeerbeleid. In Emmen heeft het parkeerbeleid als primair doel om het centrum toegankelijk te maken. Daarmee is de scope qua doelstellingen wat nauwer. Bij beide gemeenten is er sprake van een overkoepelend beleidsdocument dat de basis vormt voor het parkeerbeleid. Sommige gemeenten noemen het een visie, in andere gemeenten heet het een parkeerstrategie, -koersdocument of een -beleidsplan. Een overkoepelend beleidsstuk komt veel voor in het land. Recente andere voorbeelden zijn Delft, Leiden, Utrecht, Groningen, Amersfoort en Zwolle. In dit soort beleidsstukken wordt de strategische beleidskoers uitgezet. De uitwerking in het beleid volgt daarna. Voor Sittard-Geleen zou een logische eerstvolgende stap het opstellen van zo'n document zijn.

Deelconclusie

We concluderen dat er geen expliciet en op zichzelf staand parkeerbeleid in Sittard-Geleen is vastgelegd in een integraal beleidsstuk. Daardoor zijn de doelen die de gemeente Sittard-Geleen wil bereiken met haar parkeerbeleid niet helder en concreet geformuleerd en logischerwijs ook niet vertaald naar prestaties/maatregelen. Daarmee is het dan ook niet duidelijk wanneer de gemeentelijke inzet op parkeren succesvol is. De samenhang tussen parkeren en andere beleidsterreinen ligt niet vast en is daarmee minimaal niet helder en niet duidelijk, maar in het slechtste geval ontbreekt samenhang volledig.

In veel andere gemeenten is wel sprake van een overkoepelend parkeerbeleid. We hebben uit andere beleidsstukken van Sittard-Geleen weldegelijk elementen richting parkeerbeleid geïdentificeerd. Dat kan een vertrekpunt zijn voor parkeerbeleid.

2.3 Kerngegevens en monitoring

Onderzoeksvraag 3:

> Wat zijn de kerngegevens over parkeren in de gemeente Sittard-Geleen en worden deze gemonitord?

Bij gebrek aan parkeerbeleid is er ook geen helder monitoringsplan en set aan kerngegevens gedefinieerd. In de interviews met ambtenaren van de gemeente hebben we vernomen dat er recent stappen zijn ondernomen in de digitalisering van de parkeerketen. Daardoor komt betere informatie beschikbaar en kan op termijn de informatie vertaald worden naar managementinformatie. We hebben toch een aantal cijfers over parkeren bij de gemeente achterhaald. Daar komen de volgende beelden uit naar voren.

Het is onbekend hoeveel straatparkeerplaatsen er zijn binnen de gemeente. Wel weten we dat er in Sittard 1614 gereguleerde parkeerplaatsen op straat zijn. In Geleen zijn er 553 gereguleerde parkeerplaatsen op straat. Er zijn binnen de gemeente dus 2167 parkeerplekken waar sprake is van betaald parkeren. In Sittard zijn 700 bewonersvergunningen uitgegeven en in Geleen 530. Met deze vergunningen mogen bewoners de auto parkeren op gereguleerde parkeerplaatsen. Er zijn gegevens over transacties en transactieduur over gereguleerde parkeerplaatsen beschikbaar. Volgens de geïnterviewden is er in noch Sittard noch in Geleen een capaciteitsprobleem. En zijn er ook beperkt signalen dat er te weinig plek is. Daarom wordt de bezetting van de gereguleerde parkeerplaatsen niet systematisch gemeten.

De gemeente beschikt over 2100 plekken in openbare stallingsgarages. De bezetting van de openbare stallingsgarages in het bezit van gemeente is doordeweeks minder dan 30%. Alleen op marktdagen in Sittard (donderdag) en Geleen (zaterdag) is de piekbezetting tussen de 60% en 80% volgens de betrokken ambtenaren.
In de Nen-norm 1814 wordt als richtlijn gegeven dat ongeveer 2% van de parkeercapaciteit wordt ingericht als algemene gehandicaptenparkeerplaats.
Op basis daarvan zouden we van de gereguleerde parkeerplaatsen zo'n 43 gehandicaptenparkeerplaatsen verwachten (2% van 2167). In de hele gemeente zijn er 289 algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. We hebben niet kunnen vaststellen of norm van 2% gehaald wordt.

In Nederlandse gemeenten vindt strategische monitoring van het parkeerbeleid plaats door cijfers over aantallen parkeerplekken en parkeerbezettingscijfers te koppelen aan strategische beleidsdoelstellingen. Op die manier kan de parkeerdruk gemonitord worden. We zien in toenemende mate dat gemeenten dit ook doen om inzicht te krijgen in lage druk. Dan kunnen er maatregelen worden genomen om bestaande parkeercapaciteit beter te benutten. Indien een gemeente overweegt parkeerregulering in een wijk in te voeren (bijvoorbeeld doordat er klachten van overmatige parkeerdruk van bewoners komen) worden parkeerdrukmetingen uitgevoerd. In Sittard-Geleen heeft dat niet recent plaats gevonden.

Deelconclusie

We concluderen dat een strategische monitoring van kerngegevens ontbreekt waarmee de gemeente dus beperkt zicht heeft op de kerngegevens. Dit lijkt mede een gevolg van het feit dat ook een integraal parkeerbeleid ontbreekt. Bezetting van het parkeerareaal is de belangrijkste indicator voor voldoende parkeergelegenheid. De gemeente monitort dat voor de parkeergarages via de bezettingsinformatie. Voor het straat parkeren wordt de bezetting niet systematisch gemeten, omdat er via transacties enige monitoring is en er beperkt signalen van een te hoge parkeerdruk zijn. Er hebben ook recentelijk geen parkeerdrukmetingen plaatsgevonden.

2.4 Parkeerinstrumenten

Onderzoeksvraag 4:

> Welke instrumenten worden ingezet en worden de doelstellingen hiermee gerealiseerd? Hoe verhouden deze zich tot de instrumenten die andere gemeente inzetten?

Sittard-Geleen heeft zoals toegelicht in paragraaf 2.2 geen parkeerbeleid, maar zet wel degelijk instrumenten inzake parkeren. Deze instrumenten liggen dus niet vast in een parkeerbeleid maar hebben we afgeleid van de gemeentelijke website en interne interviews. De instrumenten hebben te maken met een aantal parkeerzaken die in Nederlandse gemeenten van de omvang van Sittard-Geleen standaard aanwezig zijn. We lichten ze toe in drie clusters aan instrumenten, waarvan elk cluster gezamenlijk een doel lijkt te dienen. Voor de volledigheid melden we dat deze doelen door de onderzoekers impliciet zijn afgeleid en dus niet expliciet door gemeente zijn opgesteld.

1. Het reguleren van parkeren in drukbezochte gebieden: het centrum van Sittard, het centrum van Geleen en het ziekenhuis Zuyderland;
2. Het creëren van voldoende parkeergelegenheid voor nieuwbouw zonder dat de parkeerdruk bovenmatig toeneemt;
3. Het creëren van toegankelijke parkeergelegenheid voor gehandicapten.

Deze drie clusters van instrumenten lichten we hieronder kort toe.

Het reguleren van parkeren in drukbezochte gebieden

Uit de interviews is naar voren gekomen dat de gemeente in het verleden is begonnen met het reguleren van het parkeren rondom de centra en het ziekenhuis omdat daar veel bezoekers naar toe komen. Een samenhangend pakket van instrumenten is gaandeweg tot stand gekomen. Parkeergarages werden aangelegd om vooral bezoekers ruimte te bieden. Het parkeren op straat werd gereguleerd om diezelfde bezoekers te ontmoedigen op straat te parkeren. Op deze manier wordt getracht de parkeerdruk op straat te beperken en toch voldoende parkeermogelijkheid te bieden.

Zo is het straatparkeren in de centra van Sittard en Geleen en in het gebied De Haese Geleen nabij het ziekenhuis Zuyderland gereguleerd tussen bepaalde tijden. Dat betekent dat er in deze gebieden bezoekerstarieven gelden. Bezoekers rekenen per uur af. Net buiten de centra gelden 'blauwe zones'. Dat wil zeggen dat bezoekers maximaal twee uur gratis mogen parkeren (met de parkeerschijf). De gemeente handhaaft hierop middels digitale controles. Bewoners van deze gebieden komen in aanmerking

voor een vergunning voor het parkeren van hun auto('s) op straat en voor een bezoekersregeling. Voor de zones waar mensen wonen kunnen zij een aanvraag doen.

Voor bezoekers van de centra en het ziekenhuis en in sommige gevallen dus bewoners (via een abonnement) wordt het parkeren in de openbare stallingsgarages geaccommodeerd. De voornaamste voorbeelden zijn de Odaparking in Sittard, de Marktgarage in Geleen en de parkeergarage van het Zuyderland. Deze zijn allemaal een tijd geleden gerealiseerd en (inmiddels) in het bezit van de gemeente. De gemeente doet de exploitatie van de parkeergarages zelf en besteedt dit niet uit aan een externe partij. Voor het parkeren in de garages geldt een maximaal dagtarief en/of een regeling voor een eerste uur gratis. Daarmee is parkeren in de garages goedkoper dan op straat. Dat wordt gedaan om bezoekers te stimuleren hun auto in de garages te parkeren, en niet op straat. De inkomsten uit parkeergeld en boetes (enkel boetes voor het zonder geldig parkeerticket op een parkeerplek op straat parkeren) zijn gemeentelijke inkomsten waarmee de kosten voor handhaving en de exploitatie van de parkeerplekken op straat en in garages deels gedekt kunnen worden. We reflecteren verder op de tarieven en kosten in paragraaf 2.8 en paragraaf 2.9.

In Nederland zijn stadscentra van gemeenten van vergelijkbare grootte als Sittard-Geleen in de ervaring van de onderzoekers in de regel gereguleerd. De combinatie van maatregelen (tarieven op straat, bewonersvergunningen, bezoekersregelingen en accommoderen parkeren in garages) is standaard. Ook in de vergeleken gemeenten Emmen en Venlo zijn de centra met dergelijke pakketten instrumenten gereguleerd. Daarmee zijn de instrumenten die Sittard-Geleen hanteert in lijn met elders in het land. Voor wat betreft de exploitatie van het ziekenhuis parkeren is Sittard-Geleen wel uniek. Doorgaans wordt 'ziekenhuisparkeren' gedaan vanuit de vastgoedexploitatie van het ziekenhuis. We lichten dit verder toe aan de hand van een geraadpleegd onderzoek in paragraaf 2.9.

Het creëren van parkeergelegenheid voor nieuwbouw zonder dat de parkeerdruk bovenmatig toeneemt

Het instrument waarmee bij nieuwe projecten wordt gezorgd dat er voldoende parkeerruimte wordt gerealiseerd is de nota parkeernormen. Deze dateert uit 2012. Het doel van de nota is als volgt geformuleerd: *"Het vaststellen van gemeentelijke parkeernormen voor nieuwe ruimtelijke plannen en (herstructurerings-)projecten in Sittard-Geleen om in de toekomst de parkeerbehoefte te kunnen faciliteren en de bereikbaarheid en leefbaarheid van Sittard-Geleen te waarborgen."* In Nederland heeft iedere gemeente in de regel een parkeernota met parkeernormen. Wij beschouwen de nota parkeernormen in de context van dit onderzoek als een instrument om de parkeeropgave voor nieuwe projecten te bepalen.

In de nota zijn parkeernormen en een stappenplan gedefinieerd om de parkeerbehoefte van een project te bepalen. Het kennisplatform CROW schrijft bandbreedtes van parkeernormen voor. Daarnaast biedt het CROW handvatten voor een systematiek voor, die gemeenten kunnen gebruiken voor hun nota's. In Sittard-Geleen worden, net als bij veel andere gemeenten, in de nota parkeernormen de CROW handvatten gebruikt. De gemeente Sittard-Geleen volgt daarmee wat in het land gebruikelijk is. De systematiek uit de nota parkeernormen in Sittard-Geleen is echter beperkt innovatief. Zo missen zaken als fietsparkeren en is er geen regeling voor het stimuleren van bijvoorbeeld deelmobiliteit. Daarmee wordt duurzamer vervoer niet gestimuleerd. Dit zijn onderdelen die we in den lande steeds vaker wel zien terugkomen in nota's parkeernormen.

Het uitgangspunt is dat het parkeren op eigen terrein van de ontwikkeling wordt gerealiseerd. Met deze bepaling regelt de gemeente in de nota dat er ten gevolge van ontwikkelingen geen extra parkeerdruk ontstaat op straat in de omgeving. Ontheffing is in sommige gevallen mogelijk. De gemeente toetst de bouwplannen op de nota bij het verlenen van een bouwvergunning.

Het creëren van toegankelijke parkeergelegenheid voor gehandicapten

Voor de toegankelijkheid heeft de gemeente instrumenten tot haar beschikking om mensen met een handicap te ondersteunen in het parkeren van hun auto. De gemeente geeft op aanvraag individuele gehandicaptenparkeerplaatsen (IGPP) uit nabij de woning voor de auto van de aanvrager. Daarnaast worden op diverse plekken in de gemeente algemene gehandicapten parkeerplaatsen (AGPP) gerealiseerd voor mensen met een gehandicaptenparkeerkaart. Voor nieuwe ontwikkelingen zijn in de Bouwverordening en de nota parkeernormen richtlijnen opgenomen richting gehandicapten-parkeerplaatsen. Op deze manier borgt de gemeente de toegankelijkheid voor mensen met een handicap. In den lande is dit de standaard.

Deelconclusie

Ondanks het ontbreken van parkeerbeleid beschikt de gemeente Sittard-Geleen wel degelijk over parkeerinstrumenten. Deze instrumenten zijn te kwalificeren als 'standaardinstrumenten' die we bij gemeenten die de omvang van Sittard-Geleen hebben, nagenoeg altijd zien. Een aantal afgeleide doelstellingen worden ermee gerealiseerd: het reguleren van parkeren in drukbezochte gebieden (centra en ziekenhuis), het realiseren van parkeergelegenheid van nieuwe ontwikkelingen en het realiseren van toegankelijkheid voor mensen met een handicap. Een opvallende afwezige in deze opsomming is doelen op het gebied van duurzaamheid. In steeds meer gemeenten worden parkeerinstrumenten ook hiervoor ingezet (denk aan het stimuleren van parkeren aan de randen van de stad, al dan niet in combinatie met een milieuzone).

2.5 Effectiviteit van instrumenten

Onderzoeksvraag 5:

> Zijn de instrumenten effectief, (hoe) worden ze gemonitord?

De ingezette instrumenten hebben zoals gezegd te maken met een aantal parkeerzaken die in Nederlandse gemeenten van de omvang van Sittard-Geleen standaard aanwezig zijn (zie 2.4).

Omdat er geen monitoring plaatsvindt (zie 2.3) en er geen expliciete doelstellingen zijn bepaald (zie 2.2) aan de hand waarvan kan worden vastgesteld of instrumenten effectief zijn, is de effectiviteit van maatregelen lastig objectief te bepalen. Met dat grote voorbehoud reflecteren we op basis van ervaringen elders kort op de effectiviteit voor zo ver we dat uit de opgehaalde informatie denken te kunnen afleiden.

Het reguleren van parkeren in drukbezochte gebieden

In principe lijken de ingezette instrumenten effectief te zijn geweest. Het gewenste effect, het beperken van de drukte op straat wordt bereikt. Dit is af te leiden uit de signalen die we hebben ontvangen van de gemeente dat de parkeerdruk op straat niet zodanig hoog is dat er maatregelen dienen te worden genomen.

Wanneer de effectiviteit van parkeermaatregelen in en rondom de centra echter bekeken wordt vanuit bredere beleidsdoelstellingen, wordt dezelfde vraag van effectiviteit ingewikkelder. Meest illustratief hiervoor zijn parkeerinstrumenten in het centrum van Geleen. Gebrek aan parkeercapaciteit en beperken drukte op straat lijkt redelijk succesvol. Vanuit economisch perspectief is het beeld echter anders. We hebben uit diverse raadsstukken, interviews en nieuwsartikelen kunnen achterhalen dat de effectiviteit van parkeermaatregelen in het centrum van Geleen vaak ter discussie stond. Er waren/zijn zorgen over (te) duur parkeren in relatie tot een afname van winkelende publiek in het centrum van Geleen. Dit heeft geleid tot nogal wat wisselingen in tariefstructuur de afgelopen jaren in de hoop met name het parkeren in Geleen passend te maken bij de economische activiteit in het centrum. Of deze aanpassingen effectief zijn geweest is niet geheel duidelijk, omdat de afname van winkelend publiek een fenomeen is dat niet alleen door het parkeervraagstuk wordt bepaald. Ook de Coronaperiode en de toename van online shoppen zijn van invloed. Dit gehele fenomeen hebben we niet uitgebreid kunnen onderzoek. Zoals eerder vermeld, doet de Omgevingsvisie wel al een uitspraak over de signatuur van de centra. Daarnaast wordt dit mogelijk in de herijkte visie Detailhandel verder vormgegeven. We concluderen dat de effectiviteit van het reguleren van parkeren in het centrum van Geleen afhangt van de bril waarmee er naar effectiviteit wordt gekeken en dat er

behoefte is aan duidelijkheid in de afwegingen. De effectiviteit kan daarna worden bezien.

Om het vraagstuk rondom parkeren rondom het ziekenhuis Zuyderland in Sittard-Geleen te duiden hebben we de landelijke ontwikkeling rondom ziekenhuis parkeren geduid. De primaire functie van ziekenhuizen is het verlenen van zorg. Ziekenhuizen hebben een regionale functie; patiënten (en hun bezoekers) komen vanuit de regio en komen gedurende de hele week, ook in de avond, nacht en tijdens het weekend naar het ziekenhuis toe. Vaak zijn patiënten fysiek beperkt. Daarnaast verlenen ziekenhuizen een belangrijke ontwikkeling als werkgever. Ook voor werknemers is een goede bereikbaarheid dus belangrijk, niet in de laatste plaats omdat voor avond- en nachtdiensten de aankomst ook 24 uur per dag doorgaat.

Deze ontwikkelingen samen maken dat ziekenhuizen in de regel ruim voorzien zijn in autoparkeerplaatsen. Ruime parkeergebouwen, soms ondergronds, zijn niet ongewoon. Het beheer brengt kosten met zich mee. De parkeerexploitatie wordt niet vanuit zorgbudgetten gefinancierd. In het land zien ziekenhuizen zich daarom genoodzaakt parkeergelden te innen voor een financieel gezonde vastgoedexploitatie. Het is tamelijk uniek dat de gemeente eigenaar is van de parkeergarage. Uit interviews is afgeleid dat de gemeente de parkeergarage heeft gekocht omdat het ziekenhuis in financiële nood verkeerde. De effectiviteit van deze maatregel als parkeerinstrument is moeilijk te bepalen, omdat de beslissing is genomen omwille van een financieel gezond ziekenhuis.

Het creëren van parkeergelegenheid voor nieuwbouw zonder dat de parkeerdruk bovenmatig toeneemt

Met de nota parkeernormen (2012) heeft de gemeente een instrument in handen om voor nieuwbouwplannen te zorgen dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gecreëerd. Door te sturen op realisatie van de parkeeropgave op eigen terrein, zorgt gemeente ervoor dat er geen onevenredige druk op straat ontstaat. Daarmee is het instrument effectief voor die doelstelling. Echter zijn andere mogelijke doelstellingen, zoals het realiseren van duurzaam vervoer niet inbegrepen. Hoe er door ontwikkelende partijen naar de nota wordt gekeken beschrijven we in paragraaf 2.7.

Het creëren van toegankelijke parkeergelegenheid voor gehandicapten;

Op het gebied van gehandicaptenparkeerplaatsen lijken de ingezette instrumenten effectief omdat de instrumenten zodanig zijn ingericht dat er gelegenheid wordt geboden aan mensen met een handicap om de auto te parkeren. Het is mogelijk voor mensen een parkeerplaats aan te vragen.

Omdat we geen informatie hebben kunnen achterhalen van de aantallen gehandicaptenparkeerplaatsen in de gemeente kunnen we helaas geen uitspraken

doen of er voldoende plekken zijn. In de NEN-norm-1814 wordt een richtlijn gehanteerd van minimaal 2%. Er zijn op het gebied van gehandicaptenparkeerplaatsen nog wel verbeterslagen mogelijk. Er zijn wel signalen dat individuele gehandicaptenparkeerplaatsen soms niet (meer) voldoen aan de hedendaagse standaarden. Zo zijn enkele gehandicaptenparkeerplaatsen te klein zijn voor hulpmiddelen en zijn op sommige plekken de parkeerplaatsen pal aan een drukke weg. Hier wordt meer over geschreven in paragraaf 2.7.

Deelconclusie

We concluderen dat de effectiviteit beperkt te achterhalen is vanwege het gebrek aan expliciet parkeerbeleid en monitoring. Voor zo ver we hebben kunnen overzien voldoen instrumenten aan waar ze in 'smalle zin' voor in het leven zijn geroepen. De effectiviteit in brede zin is niet te bepalen. De afgelopen jaren heeft met name de (economische) effectiviteit van de instrumenten rond het reguleren van het centrum van Geleen veelvuldig ter discussie gestaan.

2.6 Partners in parkeerbeleid

Onderzoeksvraag 6:

> Wie zijn de belangrijkste partners in het parkeerbeleid?

Op basis van ervaring met parkeerbeleid in het land, interne interviews en een inventarisatie van beleids- en raadstukken hebben we een aantal belangrijke partners geïdentificeerd. Daarbij maken we een onderscheid tussen gemeentelijke functionarissen (interne partners) en belanghebbenden (externe partners).

De belangrijkste interne partners

Allereerst zijn een aantal interne partners geïdentificeerd. In onderstaand overzicht zijn de belangrijkste partners en hun taak gegeven. Dit betreffen:

- De gemeenteraad. De gemeenteraad stelt kaders voor het parkeerbeleid en controleert op de uitvoering en begroting.
- Wethouder. De wethouder is verantwoordelijk bestuurder voor het parkeerbeleid;
- De betrokken beleidsambtenaren. De beleidsafdelingen bij de gemeente stellen het beleid op in samenwerking met het college en werken het beleid uit. Zij zijn direct of indirect actief op het gebied van beleid rondom parkeren. Zoals eerder beschreven zijn idealiter alle beleidsterreinen waar een koppeling met het parkeervraagstuk betrokken.
- De betrokken uitvoerende ambtenaren. De 'Unit Parkeren' bestaat uit een aantal medewerkers van de gemeente die de parkeerinstrumenten uitvoeren. Dit bestaat uit één contractmanager parkeergarage, één functioneel beheerder en

twee mensen op de uitvoerig. Daarnaast zijn er een aantal monteurs. De samenwerking inclusief het beheer van de parkeergarages wordt gecoördineerd door een coördinator. Met betrekking tot de parkeergarages zit de uitvoering verdeeld over verschillende afdelingen. Team Vergunningen 'huurt' de parkeergarage van Team Vastgoed.

De belangrijkste externe partners

De volgende externe partners hebben bovenmatig belang en/of een belangrijke rol bij parkeerbeleid,

- Centrummanagement Geleen en Centrummanagement Sittard. Beide centra kennen een belangenvereniging voor de ondernemers. De toegankelijkheid van de centra voor bezoekers met de auto is onderdeel van hun werkgebied.
- Werkgroep Sittard-Geleen Inclusief. De werkgroep bestaat uit deskundigen op het onderwerp inclusiviteit en borgt het onderwerp inclusiviteit in gemeentelijke beleidsprocessen. Toegankelijkheid voor gehandicapten en de auto is onderdeel van het werkgebied.
- Ontwikkelaars en woningcorporaties. Ontwikkelaars en woningcorporaties realiseren parkeerplaatsen voor nieuwbouwplannen en herstructureringsgebieden.
- Bewonersplatforms. Er zijn bewonersplatforms van de verschillende stadsdelen binnen de gemeente. Deze platforms worden regelmatig geraadpleegd over gemeentelijke vraagstukken, waaronder parkeren.

Deelconclusie

We concluderen dat de belangrijkste partners in Sittard-Geleen bekend zijn en op hoofdlijnen ook vergelijkbaar met andere gemeenten in Nederland.

2.7 Gebruikerservaringen

Onderzoeksvraag 7:

> Hoe kijken de gebruikers aan tegen het parkeerbeleid?

Gebruikers zijn enerzijds ambtenaren die de parkeerinstrumenten moeten uitvoeren en anderzijds externe partners die veel te maken krijgen met het gemeentelijk parkeervraagstuk. Dat zijn de ondernemers in de binnenstad, mensen met een handicap, ontwikkelde partijen die parkeergelegenheid realiseren en bewoners.
We baseren de antwoorden op deze vragen op interne interviews met de wethouder, de gemeenteraad, beleidsambtenaren en uitvoerende ambtenaren. Daarnaast hebben we externe partijen geïnterviewd: Centrummanagement Sittard, Centrummanagement Geleen, de werkgroep Sittard-Geleen Inclusief, een ontwikkelende partij en een

woningcorporatie. Tot slot hebben we de Inwonerspeiling 2022 geraadpleegd en een tafelgesprek met ca. 20 bewoners gevoerd afkomstig uit verschillende stadsdelen. Om de vraag te beantwoorden hoe de gebruikers aankijken tegen het onderzoek beschouwen we eerst de ambtenaren. Daarna de ondernemers in de binnenstad, de mensen met een handicap, ontwikkelende partijen en tot slot bewoners.

Ambtenaren die instrumenten uitvoeren

Bij de betrokken ambtenaren is ook het besef van ontbreken van heldere beleidsdoelstellingen voelbaar. De uitvoering van parkeerinstrumenten wordt door de sommige betrokken ambtenaren als gefragmenteerd ervaren. Dat is in overeenstemming met de constatering die we deden dat de uitvoering bij verschillende afdelingen zit. Een sprekend voorbeeld is het beheer van de parkeergarages. Team Vergunningen huurt de garages van Team Vastgoed. De teams hebben eigen budgetten en taken. Onderdelen van de gemeente komen daardoor soms tegenover elkaar te staan. De opvolging van taken waarin iets van elkaar nodig is, gebeurt in de ervaring van de ambtenaren niet altijd even vlot. Door het opheffen van enkele langlopende storingen verloopt de opvolging van taken echter steeds beter.

Veranderingen in instrumenten voelen voor de uitvoerende ambtenaren reactief aan. Dat heeft zich met name gemanifesteerd in de (frequente) wijzigingen van tarieven in het centrum van Geleen en de ingewikkelde fijnmazige parkeerzonering van het centrum in Geleen. Beiden zijn ambtelijk genoemd als moeilijk uitvoerbaar en moeilijk uitlegbaar. Beide voorbeelden illustreren dat in de beleving van de ambtenaren de uitvoering het "beleid" bepaalt en niet andersom. Deze ervaringen zijn in lijn met de conclusies uit paragraaf 2.2 dat expliciet parkeerbeleid ontbreekt. Als er op voorhand geen expliciete doelstellingen zijn geformuleerd en de instrumenten daar niet aan zijn gekoppeld, is het niet onlogisch dat de ambtenaren de uitvoering als reactief aanvoelen.

Het wordt ook bestuurlijk gestaafd dat aanpassingen in parkeerintrumentarium in Sittard-Geleen veelal reactief stand zijn gekomen. Uit interviews met de raad, de wethouder en uit raadsstukken volgen dat tarieven en zoneringen het afgelopen jaren meerdere keren zijn gewijzigd, ten gevolge van signalen uit de omgeving. De tussenstap, het opstellen van beleid waarin de hoogte van tarieven werd bepaald aan de hand van afgewogen beleidsdoelstellingen, ontbrak.

Ondernemers in de binnenstad

Centrummanagement Sittard en Centrummanagement Geleen behartigen de belangen van de ondernemers in de centra en zijn voor het onderzoek geïnterviewd. Ook de interviews met de gemeenteraad en de wethouder gingen veelal over parkeren in het centrum. De ervaring is verschillend. Waar in Sittard over het algemeen positief naar het parkeervraagstuk wordt gekeken is in Geleen de emotie voelbaar. Dit

dateert uit de tijd van de fusie. Sittard en Geleen moesten gelijk behandeld worden, zo ook op het onderwerp parkeren, terwijl, ogenschijnlijk, pas relatief recent breed het besef is ingedaald dat de centra een fors andere signatuur hebben. Er is onder sommige ondernemers in Geleen een gevoel van de dupe zijn van 'Sittardse' tarieven op ('funshoppen'), terwijl een Geleens centrum meer gericht is op kort parkeren ('runshoppen'). Parkeertarieven zijn meermaals aangepast. De pijn is echter nog niet weg bij de ondernemers. Het parkeren wordt nog steeds als te duur ervaren en de leegstrand en vertrek van ondernemers uit het centrum wordt in verband gebracht met de parkeertarieven. Daarnaast is door de hoeveelheid aan aanpassingen van de tarieven volgens het Centrummanagement onduidelijkheid ontstaan over waar je nu precies wanneer kan parkeren.

Centrummanagement Sittard en Geleen hebben in de loop der jaren de weg beter gevonden naar de gemeente. Het gesprek is de laatste tijd goed. Op het gebied van vindbaarheid en aantrekkelijkheid van parkeren in de parkeergarages kan er volgens de ondernemers nog wel het een en andere worden gewonnen. Voorbeelden zijn de veiligheid en aantrekkelijkheid (schoon, goed onderhouden) van de parkeergarages, en de vindbaarheid naar de garages toe, en binnen de garages naar de uitgang. Ook is het niet overal even duidelijk hoe de betaling werkt met betrekking tot uitrijkaarten en kentekenregistraties.

Toegankelijkheid voor mensen met een handicap

Op het gebied van parkeren voor mensen met een handicap zit in Sittard-Geleen beweging. Recentelijk is de Lokale Inclusie Agenda (LIA) vastgesteld, dat tot doelstelling heeft het onderwerp inclusiviteit integraal te borgen in het gemeentelijk beleid. Toegankelijkheid voor mensen met een handicap is daarbij een onderwerp. De werkgroep Sittard-Geleen Inclusief heeft in verschillende planfases een adviesrol voor toegankelijkheid in nieuwbouwprojecten. Dit zijn recentelijke ontwikkelingen waar de effectiviteit nog van moet blijken. De ervaring van de werkgroep is dat stappen naar betere toegankelijkheid voor nieuwe projecten zijn gezet.

De samenwerking door de werkgroep met de gemeente wordt als prettig ervaren. Op het gebied van parkeren vinden de gesprekken plaats met de technisch ontwerpers. De werkgroep speelt door haar adviesrol nog een noodzakelijke rol in het borgen van de doelstellingen rondom toegankelijkheid. De commissie ziet als ideaalbeeld dat de processen binnen de gemeente zodanig geborgd zijn dat hun advies niet meer nodig is.

Uit de ervaringen van de leden van de werkgroep zijn wel signalen gekomen dat er op onderdelen nog een achterstand is in de stad. Op verschillende plaatsen in de gemeente voldoen gehandicaptenparkeerplaatsen niet (meer) aan de hedendaagse standaarden. Zo zijn enkele gehandicaptenparkeerplaatsen te klein zijn voor hulpmiddelen en zijn op sommige plekken de parkeerplaatsen pal aan een drukke weg.

Ontwikkelende partijen

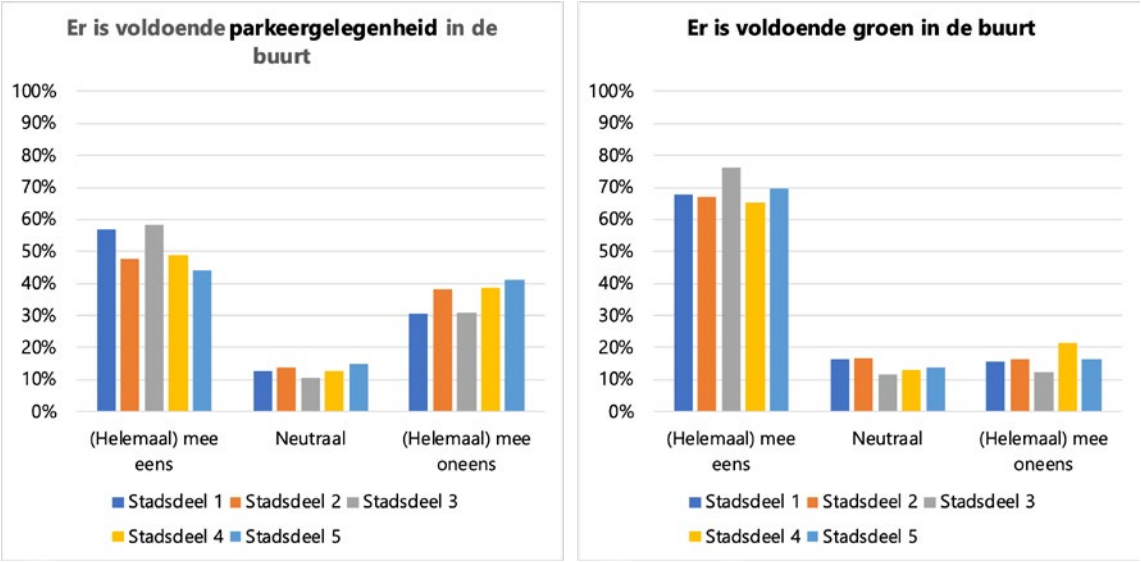
Voor het onderzoek is gesproken met een vastgoedontwikkelaar en een vertegenwoordiger van een woningcorporatie. Zij zijn verantwoordelijk binnen hun organisaties voor (enkele) nieuwbouw en transformatieprojecten. Uit het interview komt terug dat de nota parkeernormen in principe een helder kader vormt voor de realisatie van parkeerplekken. Wel worden de normen en de systematiek als rigide ervaren. Zo is er weinig differentiatie binnen parkeeropgave van verschillende woontyperingen. Ook is de zonering rigide, er is sprake van strakke zonering. Het gevolg is dat een ontwikkeling die net in een zone ligt die minder centraal gelegen is, wordt geconfronteerd met een hogere parkeernorm. De nuance is daarbij niet altijd makkelijk te maken. Zij missen de mogelijkheid tot maatwerk. Bijvoorbeeld normen gebaseerd op doelgroepen of alternatieve invulling van de parkeereis met andere vormen van mobiliteit.

Bewoners

In het onderzoek heeft vanwege praktische beperkingen geen uitgebreid participatietraject plaatsgevonden. Om toch een indruk te krijgen van hoe er vanuit bewoners naar het parkeervraagstuk wordt gekeken hebben we de resultaten van de Inwonerspeiling geanalyseerd. Daarnaast heeft er een bijeenkomst met bewoners uit verschillende wijkplatforms plaatsgevonden.

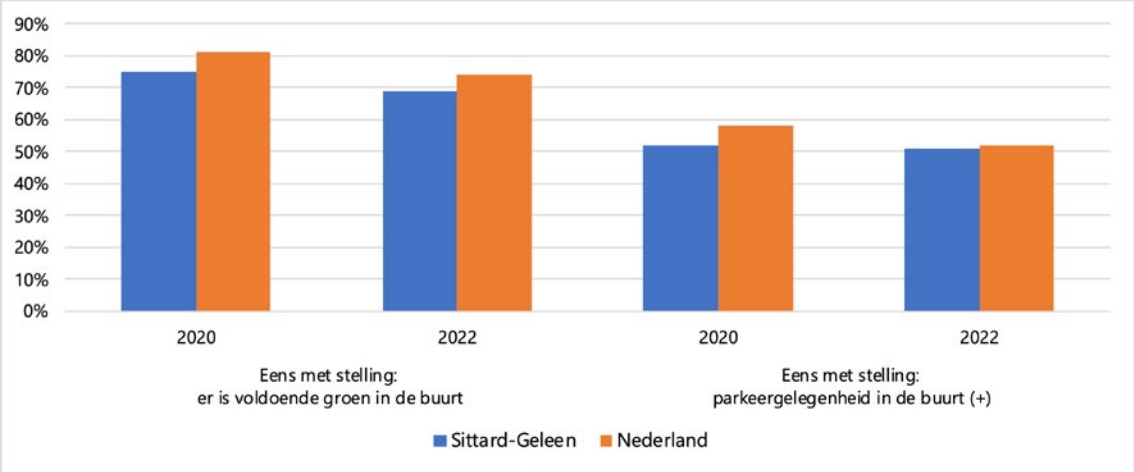
De resultaten van de Inwonerspeiling uit 2020 en 2022[1] zijn geraadpleegd. Zie daarvoor figuur 4 en 5. Daar staan weergeven in welke mate bewoners van de verschillende stadsdelen het eens zijn met de stellingen ‘er is voldoende parkeergelegenheid in de buurt’ en ‘er is voldoende groen in de buurt’. We zien in figuur 4 dat de ervaringen van bewoners erg uiteenlopen, ook binnen stadsdelen. Mensen ervaren vaker voldoende dan onvoldoende groen en parkeergelegenheid. Bij groen is dat verschil groot, bij parkeergelegenheid klein.

1 De Inwonersenquête werd onder ongeveer 3000 inwoners afgenomen. In de Inwonersenquête werden inwoners bevraagd over hun ervaringen over de leefomgeving.



Figuur 4: Resultaten over ervaringen van voldoende parkeergelegenheid (links) en groen (rechts) in de buurt per stadsdeel (bron: Inwonerspeiling Sittard-Geleen 2022)

We zien daarnaast in figuur 5 dat Sittard-Geleen iets onder het Nederlandse gemiddelde zit. Daarnaast zien we dat het sinds 2020 aan het afnemen is, zowel landelijk gemiddeld als in Sittard-Geleen.



Figuur 5: De mate waarin inwoners het eens zijn met de volgende stellingen (bron: Inwonerspeilingen 2020 en 2022 via *waarstaatjegemeente.nl*)

Om aanvullende indrukken op te halen bij bewoners hebben we stellingen voorgelegd aan ca. 20 afgevaardigden uit de bewonersplatforms van de verschillende stadsdelen. Het doel van de stellingen was niet zo zeer om representatieve resultaten op te halen, maar om met de resultaten de discussie aan te voeren. De volgende indrukken hebben we uit de bewonersavond kunnen ophalen:

- Ook tijdens de bewonersavond kwamen wisselende signalen naar boven. De meningen liepen uiteen. Men erkende de tegenstellingen in het belang van parkeren. Aan de ene kan wordt de wens gekoesterd de auto gemakkelijk te parkeren, aan de andere kant wil men veilige en aantrekkelijke ruimte.
- Bewoners ervaren het parkeervraagstuk niet altijd even duidelijk. Tarieven zijn vaak gewijzigd en het is soms niet helemaal duidelijk hoe je moet rijden;
- Er waren ook signalen over toegankelijkheid, deze kwamen overeen met de opmerkingen van uit de werkgroep Sittard-Geleen inclusief.
- Er wordt overlast ervaren door parkeren tijden openings- en sluitingstijden van scholen van brengende en halende ouders. Tegelijkertijd was er in de groep ook begrip voor de ouders. Het beeld heerst wel dat er bij scholen geen goede haal- en -brengvoorzieningen zijn voor het parkeren van de auto.
- De groep was eensgezind over het parkeren bij het ziekenhuis. Tarieven voor parkeren bij het ziekenhuis worden als hoog ervaren.
- In sommige buurten wordt parkeeroverlast ervaren. Het parkeervraagstuk is een irritatiepunt voor sommige bewoners, maar bleek vaker ook onderdeel van de (ervaren) slechte staat van sommige buurten.

Uit de Inwonerspeiling en de bewonersavond concluderen we, niet geheel onverwachts, dat het vraagstuk speelt onder de bevolking, maar meningen sterk verschillen. Dit is iets dat ook landelijk terugkeert. Dit is volledig in lijn met tegengestelde doelstellingen die parkeerbeleid kan hebben zoals we hebben toegelicht in paragraaf 2.1 en 2.2. Bewoners begrijpen wel dat er keuzes gemaakt moeten worden, maar eigen belang en gezamenlijk belang liggen vaak niet op een lijn. Uit figuur 5 kunnen we opmaken dat in Sittard-Geleen ervaringen over voldoende parkeergelegenheid net iets onder het Nederlandse gemiddelde liggen. Mensen in Sittard-Geleen vinden iets minder vaak dat er voldoende parkeergelegenheid is dan elders in het land. Het is opvallend dat mensen in 2022 meer ontevreden waren dan in 2020. Er zijn legio redenen daarvoor mogelijk. Een uitspraak daarover valt buiten de scope van dit onderzoek. Het is wel een signaal waar de gemeente in het vervolg op dit rapport mogelijk iets mee kan doen.

Deelconclusie

We hebben interne en externe gebruikers geïnterviewd. Het parkeervraagstuk wordt intern als fragmentarisch ervaren, mede door het ontbreken van een helder overkoepelend beleid. Externe gebruikers bevestigen dit beeld op onderdelen. Zij kijken wisselend naar het parkeervraagstuk en met name vanuit 'hun' belang. Op instrumentniveau bestaat er hier en daar onvrede, onder meer over (duidelijkheid van) communicatie inzake centrumparkeren. De gesprekken met de gemeente worden vanuit verschillende externe partijen over het algemeen als goed ervaren. Wat opvalt is dat individuele gesprekken vaak 'smal' ingestoken worden. Een specifiek doel (hetzij economisch, hetzij sociaal, hetzij ruimtelijk…) is veelal leidend. Dit is

overigens iets dat we in de landelijke praktijk veel terugzien. De ontwikkeling (samen met een raadswerkgroep) van een participatieverordening, zoals afgesproken in het coalitieakkoord 2022-26, biedt kansen om hier voor een consistente en strategische lijn te kiezen.

2.8 Baten en lasten

Onderzoeksvraag 8:

> Welke baten en lasten kent het parkeerbeleid in Sittard-Geleen en (hoe) worden deze gemonitord en hoe verhouden deze zich tot de baten en lasten van andere gemeenten?

Om deze vraag te beantwoorden hebben we financiële gegevens opgehaald van decentrale overheden. Gemeentelijke begrotingen en financiële verantwoordingen zijn opgesteld volgens de baten-lastensystematiek. Daarbij zijn baten en lasten onderverdeeld in hoofdtaakvelden en op hoger detailniveau taakvelden. We hebben de resultaten van taakvelden '0.63. Parkeerbelasting' en '2.2. Parkeren' gebruikt van hoofdtaakvelden '0. Bestuur en ondersteuning' en '2. Verkeer, vervoer en waterstaat'.

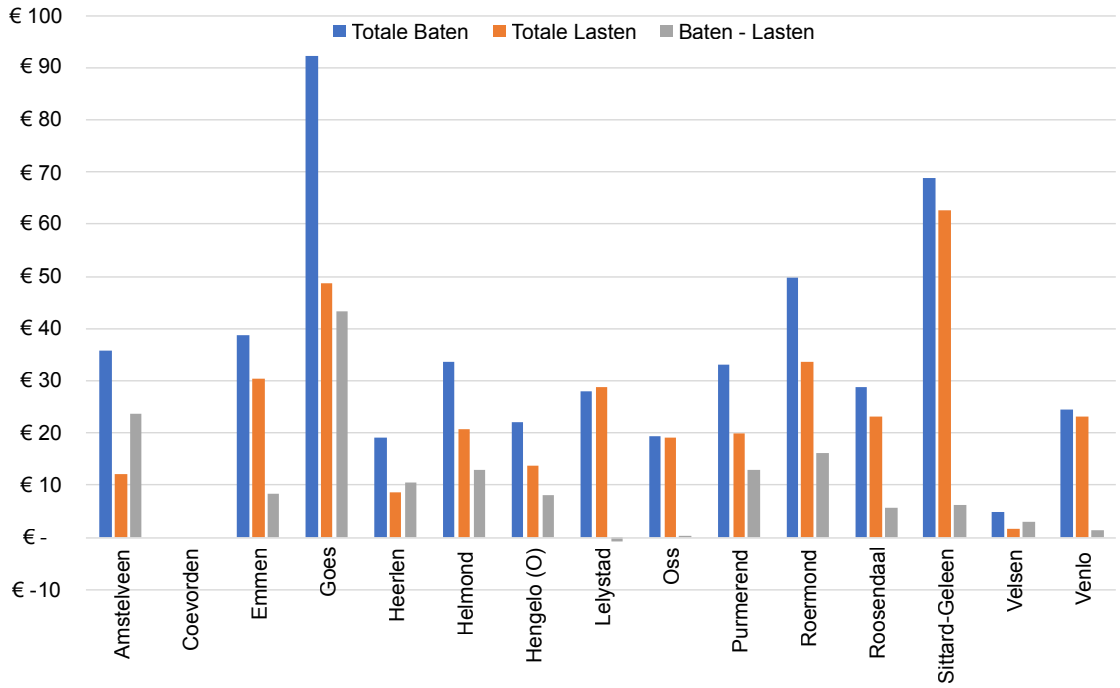
We hebben Sittard-Geleen vergeleken met een aantal andere gemeenten. Dat zijn vergelijkbare gemeenten qua inwonersaantal. Er zijn gemeenten binnen de provincie en buiten de provincie meegenomen. Gemeente Venlo en gemeente Emmen zitten ook in deze vergelijking. De gegevens zijn afkomstig uit 2022 en zijn via het CBS opgehaald. Er is gekozen voor het jaar 2022 omdat dit recent is en de cijfers compleet zijn.

We hebben geen diepgravende analyse van de begroting kunnen uitvoeren en kunnen binnen de beperkingen van het onderzoek alleen op hoofdlijn uitspraken doen. Door de vrijheid van gemeenten om lasten en baten in categorieën op te delen kunnen de figuren een licht vertekend beeld geven.

Illustratief kunnen we in algemene zin wel vooraf stellen dat gemiddeld 'parkeren onder de grond' de duurste vorm van parkeren is, gevolgd door 'gestapeld parkeren' en dat 'parkeren op het maaiveld' het goedkoopst is.

Baten, lasten en tekorten

In figuur 6 worden de totale baten, totale lasten en de baten minus de lasten van de genoemde taakvelden getoond. De cijfers zijn bedragen in euro's per inwoner afkomstig uit 2022.



Figuur 6: Baten en lasten taakvelden 0.63. Parkeerbelasting en 2.2. Parkeren (€ per inwoner CBS, cijfers 2022)

De baten en lasten van parkeren in Sittard-Geleen zijn resp. 69 tot 63 euro per inwoner. Dat komt overeen met omgerekend ruim 6,3 miljoen euro baten en ruim 5,8 miljoen euro lasten. Het resultaat is 6 euro per inwoner en komt overeen met 573.000 euro.

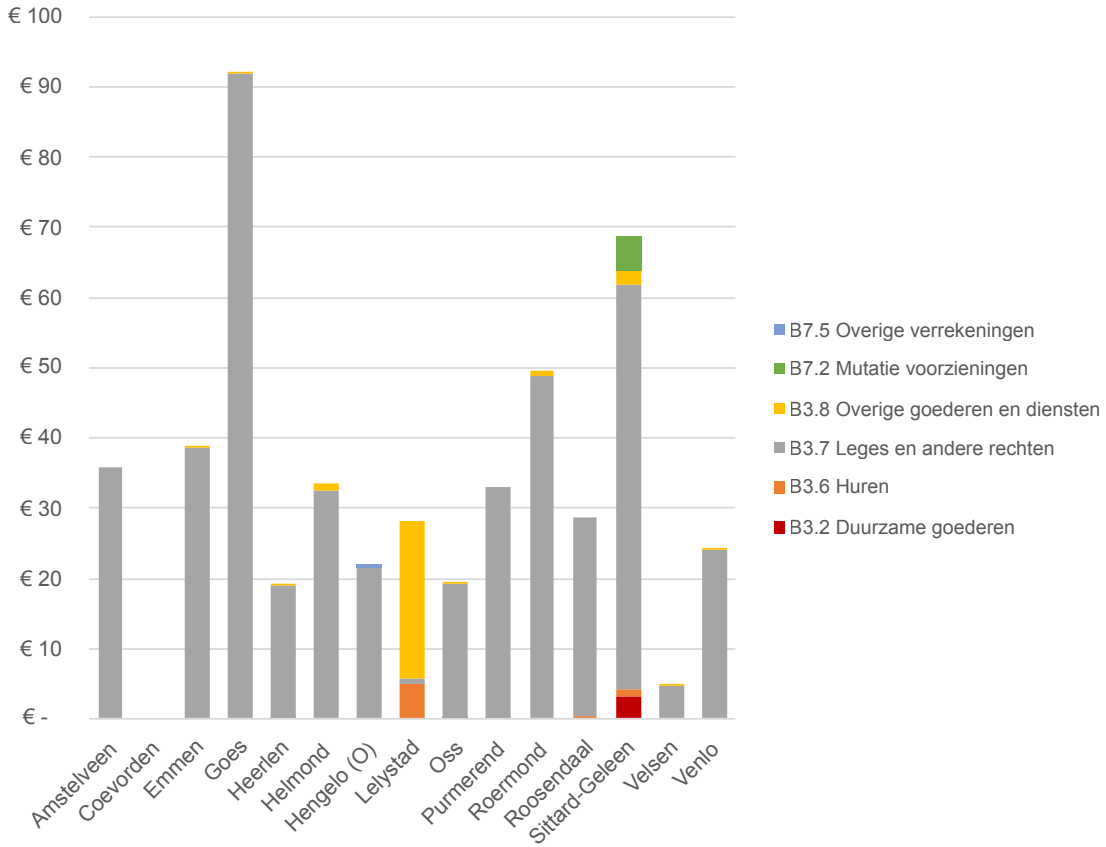
Wat opvalt is dat in Sittard-Geleen zowel de baten als de lasten rondom het onderwerp parkeren per inwoner hoog zijn vergeleken met andere gemeenten. Dit heeft hoogstwaarschijnlijk te maken met dat de gemeente openbare garages inclusief die van het ziekenhuis bezit en de exploitatie van de openbare parkeergarages zelf doet. Er circuleert daardoor meer geld vanuit baten en lasten rond het onderwerp parkeren langs de gemeentelijke kas.

Het verschil tussen baten en lasten is bij bijna alle onderzochte gemeenten positief. Parkeren levert de gemeentelijke kas dus vaak geld op.

Van de onderzochte gemeenten zit Sittard-Geleen qua resultaat rond het gemiddelde. Van de Limburgse gemeenten is Sittard-Geleen op Venlo naar de gemeente met het kleinste resultaat. Emmen en Venlo, de eerder uitgebreider vergeleken gemeenten hadden in 2022 respectievelijk resultaten van 8 en 1 euro per inwoner. Daarmee zitten de opbrengsten in dezelfde orde van grootte. Dit is in de lijn der verwachting vanwege vergelijkbare omvang van het gereguleerde gebied en vergelijkbare tarieven, dat lichten we verder toe in paragraaf 2.9.

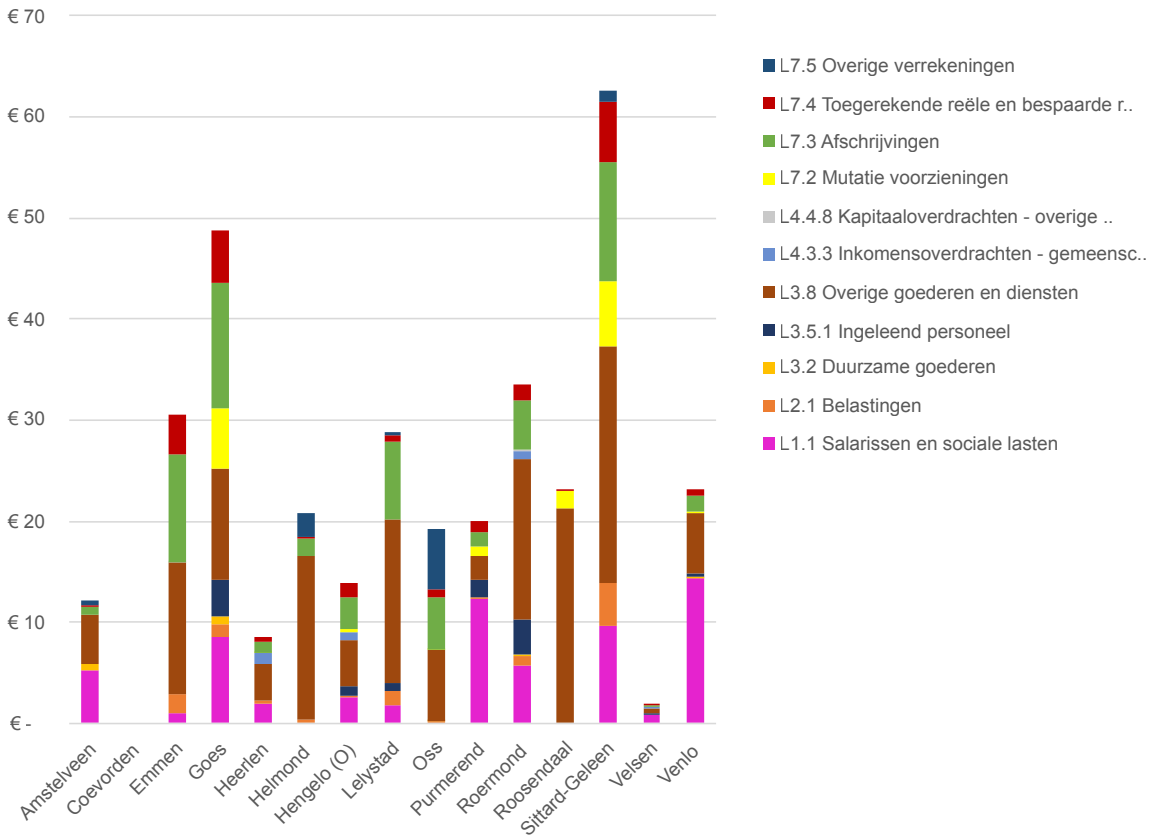
De opbouw van baten en lasten

In figuur 7 worden de baten uitgesplitst naar begrotingspost. De baten worden in Sittard-Geleen vooral bepaald door inkomsten uit 'leges en andere rechten', en daarna vooral door inkomsten uit 'mutaties voorzieningen', 'duurzame goederen' en 'huren'. Sittard-Geleen kent relatief hoge inkomsten, vooral door inkomsten uit leges en andere rechten en hoge lasten. Dat is in lijn met andere gemeenten. In Sittard-Geleen zijn de inkomsten mogelijk extra hoog doordat de opbrengsten dan openbare parkeergarages via de gemeentelijke kas lopen.



Figuur 7: Opbouw baten van Taakveld 2.2. Parkeren (€ per inwoner CBS, cijfers 2022)

In figuur 8 laten we de opbouw van de lasten zien. Deze worden in Sittard-Geleen voornamelijk bepaald door de categorieën 'overige goederen en diensten', 'afschrijvingen', 'mutatie voorzieningen', 'belastingen' en 'toegerekende reële en bespaarde rente. Zulke lastenverdelingen zijn vergelijkbaar en zien we bij veel gemeenten, waarschijnlijk omdat het bezit van openbare parkeergarages vaak bij de gemeente zit. Dit verklaart afschrijvingen.



Figuur 8: Opbouw lasten van Taakveld 2.2. Parkeren (€ per inwoner CBS, cijfers 2022)

Deelconclusie

We concluderen dat zowel de baten en lasten van de gemeente Sittard-Geleen op het gebied van parkeren normaal zijn vergeleken met andere gemeenten, maar iets hoger zijn. Dat lijkt terug te voeren op het feit dat de gemeente eigendom, beheer en exploitatie van de openbare parkeergarages inclusief die van het ziekenhuis in 'eigen huis' heeft. Parkeren in Sittard-Geleen levert de gemeente geld op, in 2022 573.000 euro. Dat is redelijk normaal in Nederland.. Het resultaat in Sittard-Geleen is in dat opzicht gemiddeld.

2.9 Parkeertarieven

Onderzoeksvraag 9:

> Hoe zijn de parkeertarieven opgebouwd in Sittard-Geleen en hoe hebben deze zich in de loop der jaren ontwikkeld? Hoe verhoudt dit zich tot andere gemeenten en welke (landelijke) ontwikkelingen spelen hierbij een rol?

We hebben de parkeertarieven in Sittard-Geleen vergeleken met wederom gemeenten Venlo en Emmen. Daarbij hebben we de omvang van het gereguleerd gebied en de belangrijkste tarieven op een rij gezet. Het resultaat is weergegeven in tabel 2.

Tabel 2: Actuele omvang gereguleerd gebieden en parkeertarieven Sittard-Geleen in vergelijking met Venlo en Emmen.

	Gemeente Sittard-Geleen	Gemeente Venlo	Gemeente Emmen
Gereguleerd gebied	Centrum van Sittard, Centrum van Geleen, en schillen rondom beide centra	Centrum van Venlo en de schil rondom het centrum, blauwe zones in de rand om de schil en in Tegelen	Centrum van Emmen
Bezoekerstarief voor parkeren op straat in gereguleerd gebied;	In principe **€1,90 per uur**, (met uitzonderingen van €0,60 tot €3,80 per uur)	Schil: **€2,40 per uur**, maximaal €9,60 Centrum; **€2,70 per uur**, maximaal €10,90	**€2,26 per uur**
Bezoekerstarief parkeren in parkeergarages en parkeerterreinen	Garages Sittard: **€1,90 per uur**, maximaal €10,00, Odaparking + Steenweg maximaal **€5,00** Marktgarage Geleen: 1e uur gratis (m.u.v. de zaterdag), daarna **€1,00 per uur**; maximaal **€5,00**	Bandbreedte van **€2,10** tot **€2,88** euro per uur in Q-Park garages rondom het centrum. Maximaal €10.65 tot €14.80 per dag)	**€1,90** per uur, maximaal €10.30
Bewoners-vergunning voor straat parkeren	**€75,00 per jaar**. Tweede auto **€120,00** (Centrum), **€75,00** per jaar voor die auto's (schil).	**€79,00** (Schil) tot **€146,00** (centrum) per jaar. Tweede auto **€159,00** (schil) tot **€291,00**.	**€171,00** (schil) tot **€247,60** (centrum) per jaar
Tarief abonnement in parkeergarage	**€120,00** per jaar (Groenstraat Geleen) voor bewoners	Er is sprake van *"belanghebbenden abonnementen in garages"*, Er lijkt een regeling te zijn voor. Tarief is onduidelijk.	Onduidelijk of mogelijkheid bestaat.
Tarief parkeren bij ziekenhuis	Zuyderland: Binnen 15 minuten gratis uitrijden, daarna **€1,80 per uur**, maximaal €8,50	VieCuri: Eerste 20 minuten gratis, **€1,50 per uur**, maximaal €6,00	Scheper Treant: Eerste 20 minuten gratis, **€1,00 per uur**, maximaal €5,00

Tarieven rondom het reguleren van de centra

Tarieven zijn over her algemeen iets lager in Sittard-Geleen dan in Emmen en Venlo. Een vergunning voor bewoners is in Emmen veel duurder dan in Sittard-Geleen en Venlo. In Sittard-Geleen parkeren bewoners met vergunningen ook over het algemeen het goedkoopst. Tarieven voor het ziekenhuis Zuyderland zijn vergeleken met ziekenhuizen in Venlo en Emmen. Daarbij valt op dat Zuyderland juist duurder is.

Naast de binnensteden van Venlo en Emmen is er binnen deze gemeenten ook sprake van dorpskernen, resp. Tegelen, Blerick en Klazienaveen. Venlo is daarnaast tevens een 'fusiegemeente': op 1 januari 2001 fuseerden de gemeenten Tegelen en Belfeld met Venlo. Opvallend is dat in beide gemeenten in de kleinere winkelkernen telkens geen sprake is van betaald parkeren. In Tegelen is in de dorpskern overigens wel sprake van een blauwe zone.

Tariefstructuur voor parkeren rondom het ziekenhuis

Onderzoek uit 2019 van de Nederlandse Vereniging van Ziekenhuizen heeft laten zien dat bezoekers en patiënten in Nederland gemiddeld €1,30 per uur betalen voor het parkeren[2]. Er is in de regel een maximaal dagtarief en een regeling voor gratis kort bezoek (15 tot 30 minuten). Het onderzoek laat tevens zien dat van alle onderzochte ziekenhuizen 17% het beheer van de parkeervoorziening uitbesteed heeft of dat de parkeervoorziening in handen is van de gemeente of een andere organisatie. In Sittard-Geleen is dat laatste het geval. Het Zuyderland heeft een aantrekkelijke parkeergarage, die de gemeente heeft gekocht en waarvan de gemeente het beheer in handen heeft genomen. Deze beslissing is genomen omdat het Zuyderland destijds financieel in zwaar weer verkeerde. De gemeente heeft daar toen op ingegrepen.

Het betalen voor parkeren voor bezoekers en in sommige gevallen werknemers gaat in het land soms gepaard met irritatie. Een ziekenhuisbezoek is al vervelend. Ziekenhuizen liggen daarnaast vaak aan de randen van bewoond gebied, waardoor er vaak in de omgeving geen betaald parkeren is op straat. Dit maakt dat er soms in de omliggende buurten overlast wordt ervaren van ziekenhuisparkeerders die niet voor het parkeren willen betalen en in omliggende buurten gaan staan. Dit is bijvoorbeeld het geval in Zwolle bij het Isala ziekenhuis. Het kan dus de afweging zijn om betaald parkeren in te voeren in de omgeving van ziekenhuizen. In Sittard-Geleen is dat het geval in de buurt De Haese. Ook in de nieuwbouwwijk die gebouwd wordt in de buurt van het ziekenhuis, overweegt gemeente betaald parkeren in te voeren. De gemeente 'beschermt' daarmee het gebied rondom het ziekenhuis.

2 https://www.ziekenhuischeck.nl/artikel/parkeren-bij-het-ziekenhuis-kost-gemiddeld-135-euro-per-uur/#:~:text=Uit%20onderzoek%20naar%20de%20parkeervoorzieningen,6%2C64%20euro%20per%20dag

Deelconclusie

De tarieven in Sittard-Geleen komen redelijk overeen met stadscentra van vergelijkbare gemeenten. Daarmee worden de tarieven van in ieder geval Sittard als passend beschouwd. In meer dorpsachtige kernen met meer winkelend gebied is het land vaker sprake van geen betaald parkeren of een blauwe zone. Geleen zit een beetje tussen een dorpskern en een centrum in. Een recente kwalificatie van het centrum Geleen ('runshoppen') hint meer naar een dorpskern. Dat suggereert dat het parkeertarief in Geleen aan de hoge kant is. Het parkeren bij het ziekenhuis is relatief duur in Sittard-Geleen.

2.10 De rol van de gemeenteraad

Vraag 10:

> Op welke wijze is/wordt de gemeenteraad betrokken bij en geïnformeerd over de doelstellingen, uitvoering, de resultaten en de inzet van middelen van het parkeerbeleid?

Om deze vraag te beantwoorden hebben we uit het raadsinformatiesysteem van de gemeente de belangrijkste stukken geanalyseerd. Dat zijn de moties en de amendementen. Daarnaast spraken we enkele raadsleden in een interview.

De kader stellende rol

Wegens het ontbreken van expliciete doelstellingen en expliciet parkeerbeleid, heeft de raad nauwelijks een kaderstellende rol gehad. Er is geen parkeerbeleid vastgesteld de afgelopen periode. Ook is volgens de wethouder en de raadsleden het onderwerp parkeren niet integraal als brede beleidstoepassing bediscussieerd. Recentelijk, bij het vaststellen van het nieuwe mobiliteitsbeleid, is het onderwerp parkeren volgens wethouder en raadsleden ook niet aan de orde gekomen.

Tegelijkertijd zien wij op basis van het vaststellen van ander beleid weldegelijk momentum om die discussie in de raad te voeren. De parkeernormensystematiek moet worden aangepast, zoals ook in het mobiliteitsplan is vastgesteld.

Dat betekent overigens zeer zeker niet dat het onderwerp parkeren niet leeft. Ook in de beleving van de gemeenteraad is parkeren een *hot item*. De gemeenteraad heeft bijgestuurd op instrumenten in de afgelopen periodes. Zoals eerder gezegd is dat niet voortgekomen uit een constatering dat de maatregelen niet overeenkomen met de doelen, want er zijn geen doelstellingen. In plaats daarvan reageren college en raadsleden op signalen afkomstig uit bewoners en ondernemers. Daarbij is de hoogte van parkeertarieven in Geleen wederom het grootste discussiepunt. Dit heeft in de periode 2015 tot nu geleid tot vijf moties en vier amendementen, die in onderstaande tabel zijn gegeven. We zien dat sommige moties en amendementen zijn aangenomen. Dat betroffen aanpassingen van instrumenten, niet zo zeer aanpassen van beleid.

Tabel 3: Moties en amendementen in de periode van opstellen.

	Onderwerp	Type	Datum
1	Motie GOB brainstormsessie fiets parkeren centrum Sittard **(aangenomen)**	Motie	12-11-2020
2	Motie Fractie Fredrix verlenging proef parkeren centrum Geleen **(verworpen)**	Motie	12-11-2020
3	Motie CDA inzake binnenstedelijke ontwikkeling en parkeren, nul-urentarief invoeren Koningsplein, Elisabethstraat en het marktplein **(verworpen)**	Motie	22-08-2019
4	Amendement DNA inzake Binnenstedelijke ontwikkeling en parkeren (aangenomen)	Amendement	03-07-2019
5	2 uur gratis parkeren in de parkeergarage Markt Geleen **(niet in stemming gebracht i.v.m. aannemen amendement DNA)**	Amendement	03-07-2019
6	Motie CDA inzake Parkeren omtrent aanpassen parkeerbeleid **(verworpen)**	Motie	09-05-2019
7	Motie DNA inzake parkeren en gedifferentieerd parkeerbeleid: roep college toe onderzoek te doen naar nieuw beleid vanwege zorgen over de verhoging van de tarieven **(aangenomen)**	Motie	14-11-2018
8	Leges-tarieven parkeren, evenementen, markten en terrassen, waaronder. Voorstel om maximaal dagtarief parkeren te verhogen niet over te nemen **(aangenomen)**	Amendement	10-11-2016
9	Afzien van gratis parkeren op zaterdag in de parkeergarages Sittard of toevoegen gratis parkeren op zaterdag in de Geleense parkeergarage **(verworpen)**	Amendement	08-07-2015
10	Afzien van bedrag hoogte vergunningen bewoners parkeren **(verworpen)**	Amendement	08-07-2015
11	Uitvoeren experiment vormen van parkeren in overleg met ondernemers stadscentra **(aangenomen)**	Motie	26-06-2013
12	1e uur gratis parkeren instellen in hele gemeente en gratis parkeren op koopzondagen **(verworpen)**	Amendement	26-06-2013

De controlerende en informerende rol

Naast de kaderstellende rol oefent de gemeenteraad haar controlerende en informerende rol uit. Omdat beleid en expliciete beleidsdoelstellingen ontbreken wordt de raad logischerwijs niet geïnformeerd over resultaten. Toch is de gemeenteraad goed op de hoogte van wat er speelt op het gebied van parkeren. Met name over de grote vraagstukken die speelden de afgelopen jaren was de raad goed op de hoogte, rondom de tariefstellingen in de centra en het parkeren bij het ziekenhuis. Daarbij is het beeld ontstaan dat de raad hierover meer op de hoogte was vanuit signalen uit de omgeving dan van de weg via het college. Dit is uiteraard (deels) subjectief maar zeer zeker niet ongebruikelijk bij maatschappelijk gevoelige thema's als parkeren.

Deelconclusie

De raad is geïnformeerd en betrokken op het niveau van instrumenten, maar niet vanuit haar kaderstellende rol. De besluitvorming van de raad inzake parkeren is beperkt gekoppeld aan monitoring en bestuurlijke informatievoorziening aan de raad.

3. Conclusie en aanbevelingen

3.1 Conclusie; beantwoording centrale vraagstelling

De conclusie van het onderzoek wordt geformuleerd aan de hand van de centrale vraagstelling uit het onderzoek. Deze luidde: "Hoe geeft de gemeente Sittard-Geleen haar parkeerbeleid vorm, welke doelen streeft de gemeente na met haar parkeerbeleid en worden deze doelen bereikt?"

De conclusie is viervoudig.

Er is in Sittard-Geleen (nog) geen expliciet en integraal parkeerbeleid, maar er zijn recentelijk stappen gemaakt in deze richting

Parkeren is een thema dat diverse beleidsdoelen kan dienen en dus moet het bij voorkeur integraal aangevlogen worden. Een overkoepelend helder parkeerbeleid waarin de koppeling met andere beleidsterreinen is gemaakt ontbreekt echter in Sittard-Geleen. In gemeenten zoals Sittard-Geleen zien we zo'n document doorgaans wel. Dit betekent automatisch dat doelen ontbreken en de kaderstellende rol van de raad logischerwijs ook niet tot haar recht is gekomen. Het betekent ook dat er aan de voorkant geen kaders zijn voor de afweging van tegengestelde parkeerbelangen. Gevolg is dat de inzet op parkeergebied veelal reactief is. Beschouwingen van autonome ontwikkelingen in overkoepelende beleidsstukken als de Omgevingsvisie en het Mobiliteitsplan hebben invloed op het parkeerbeleid. Deze koppeling met parkeren is echter (nog) niet expliciet gemaakt.

(Raads)discussies worden op instrumentniveau gevoerd, in plaats van op doelstellingen

Door het ontbreken van beleid worden door de raad discussies over parkeren niet op het niveau van doelstellingen maar op het niveau van instrumenten gevoerd. Dat geldt overigens niet alleen voor de gemeenteraad, maar ook met belanghebbenden. Dat is het meest duidelijk zichtbaar in de discussies rondom parkeren in het centrum van Geleen. Instrumenten worden beperkt aan doelstellingen gekoppeld en er is ook beperkt sprake van (strategische) monitoring via kerngegevens. Het gevolg is dat

de belangrijke beslissingen omtrent het parkeerbeleid de afgelopen jaren reactief genomen zijn en met name voortgekomen uit signalen als (economische) zorgen over het centrum van Geleen, niet uit een brede integrale afweging vooraf.

Inzet van middelen zijn in Sittard-Geleen niet uitzonderlijk behalve dat de gemeente de exploitatie van bijna alle parkeergarages 'in huis' doet

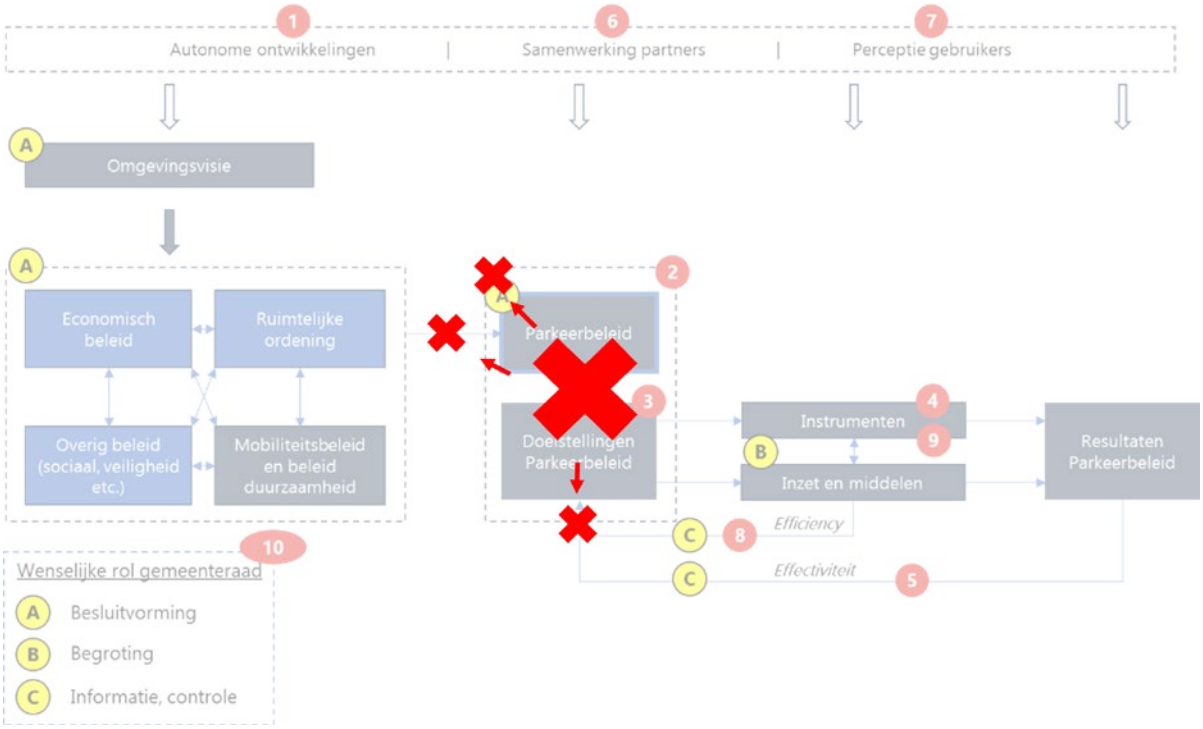
De middelen die de gemeente beschikbaar stelt voor parkeerinstrumenten zijn niet uitzonderlijk. Het resultaat dat de gemeente boekt rondom het onderwerp parkeren is ook niet uitzonderlijk. Wel is de gemeente relatief uniek in het eigenaarschap en exploitatie van (bijna) alle parkeergarages. Het gevolg is dat de inkomsten en uitgaven relatief iets hoger zijn dan in andere gemeenten. De exploitatie van parkeergarages 'in huis' doen of uitbesteden is een keuze. We zijn binnen dit onderzoek niet op bezwaren gekomen tegen deze keuze.

Ervaringen van gebruikers liggen uiteen; er is behoefte aan duidelijkheid en maatwerk

Gebruikers kijken verschillend tegen parkeerinstrumenten aan. In sommige gebieden en door sommige bewoners wordt er positief naar instrumenten gekeken. In andere gebieden minder. In sommige straten wordt parkeeroverlast ervaren en elders niet.

Over het algemeen wordt de dialoog met gemeente door belangverenigingen zoals de Centrummanagement's en de werkgroep Sittard-Geleen Inclusief als goed ervaren. De belangengroepen voeren gesprek over hun deelbelang. Verder geven belangenverenigingen aan meer flexibiliteit te willen en ze hebben op onderdelen kritiek op de duidelijkheid en communicatie vanuit de gemeente. Daardoor is er op verschillende vlakken behoefte aan maatwerk. Zo is er behoefte aan een set aan instrumenten gericht op de specifieke kenmerken van het centrum van Geleen. Daarnaast is er behoefte aan maatwerk in het realiseren van mobiliteitsoplossingen voor nieuwbouw.

3.2 Conclusie; kwalificatie normenkader



Figuur 9: Gevolgen van ontbreken van expliciet parkeerbeleid (gebaseerd op figuur 1)

In figuur 9 laten we wederom het kader zien aan de hand waarvan het onderzoek is uitgevoerd. Dit is een herhaling van figuur 1 uit het eerste hoofdstuk. In onderstaande tabel worden de normen zoals eerder beschreven in paragraaf 1.3 gekwalificeerd op basis van de eerdere conclusies. Hierbij past de kanttekening dat het ontbreken van expliciet (integraal) parkeerbeleid dusdanig fundamenteel is dat het doorwerkt op alle normen. Zoals figuur 1 laat zien werkt dit namelijk door op de koppeling met andere beleidsterreinen, de kader stellende rol van de raad en daardoor de koppeling van doelstellingen met instrumenten, resultaten en effectiviteit. Vandaar dat geen enkele norm op 'groen' staat. Dit laat onverlet dat in de realisatie (reactief) veel zaken goed gaan.

Tabel 4: Kwalificatie van gestelde normen

Norm	Oordeel	Toelichting
De gemeente heeft zicht op de kerngegevens en autonome ontwikkelingen ten aanzien van parkeren;		Gegevens zijn deels bekend, maar worden niet gebruikt voor het opstellen of aanpassen van een brede strategie.
De doelen die de gemeente Sittard-Geleen wil bereiken met haar parkeerbeleid zijn helder en concreet geformuleerd;		De doelen zijn niet gedefinieerd.
De doelen zijn vertaald naar prestaties/ maatregelen;		Er zijn weliswaar maatregelen, maar deze zijn niet gekoppeld aan strategische doelen; de maatregelen zijn overigens wel deels impliciet aan doelstellingen te koppelen.
Het is duidelijk wanneer en waarom het parkeerbeleid succesvol is;		Dit is niet duidelijk vanwege het ontbreken van doelstellingen en kerngegevens.
De samenhang tussen parkeerbeleid en andere beleidsterreinen is helder en duidelijk;		In beleidsdocumenten zoals Omgevingsvisie en het Mobiliteitsplan wordt voorgesorteerd op nieuw parkeerbeleid. De koppeling tussen economische ontwikkeling van de winkelkernen en impliciete parkeerdoelen is te relateren aan de ingezette parkeerinstrumenten. Op andere gebieden geldt dit niet/minder.
De besluitvorming van de raad inzake parkeren is gekoppeld aan monitoring en bestuurlijke informatievoorziening aan de raad.		De raad ontvangt (op diverse manieren) informatie. Een gestructureerde koppeling ontbreekt. De besluitvorming is veelal reactief en gericht op reactieve maatregelen. De raad vervult daarmee geen strategische, kaderstellende rol.

3.3 Aanbevelingen

Dit onderzoek heeft zich gericht op vragen rondom het functioneren van het parkeerbeleid inzake personenauto's. Dit laatste was een praktische beperking in de scope van het onderzoek. Bij de navolgende aanbevelingen aan de gemeenteraad zullen we de scope op onderdelen iets uitbreiden. Dit doen we bewust. Het is vervolgens aan de gemeenteraad om stappen te ondernemen dan wel het college op te roepen de stappen te ondernemen. Op basis van de informatie die voor dit onderzoek is opgehaald in combinatie met ervaring elders in het land zijn aanknopingspunten voor een vervolg geïdentificeerd. In deze paragraaf wordt het palet van oplossingsrichtingen gepresenteerd, waarmee het college en de raad verder kunnen.

Aanbeveling 1 (Gemeenteraad): stel integraal parkeerbeleid vast dat voortbouwt op reeds vastgesteld beleid zoals het recent mobiliteitsbeleid.

Het is logisch alvorens de parkeerinstrumenten te herijken een strategische visie op het parkeervraagstuk op te stellen. De basis daarvoor wordt gevormd door de Omgevingsvisie, Mobiliteitsbeleid en Detailhandel visie. Het parkeervraagstuk kan dan gepositioneerd worden in beleid ten opzichte van relevante andere beleidsterreinen waar een ruimtevraagstuk speelt. Denk aan groen, klimaatadaptatie, openbare ruimte, wonen, bedrijven en voorzieningen. Beschouw autonome ontwikkelingen en technologische trends die het beleid beïnvloeden. Het is in onze ervaring in Nederland momenteel de trend om in de parkeerstrategie ook de fiets en deelmobiliteit op te nemen. Wij bevelen aan het parkeerbeleid dus op te stellen vanuit eerder vastgesteld beleid. Inventariseer daarbij wat er beter kan en wat de nieuwe beleidsdoelstellingen zijn. Stel de strategische lijn en de doelstellingen van het parkeerbeleid af. Daarbij is het belangrijk partners te betrekken (aanbeveling 2). Wanneer het parkeerbeleid is opgesteld, zijn aanbevelingen 3 en 4 aan de orde.

Aanbeveling 2: roep het college op bij het opstellen van beleid (integraal) te klankborden met de diverse belanghebbenden en belangenverenigingen. Zorg hierbij voor betrokkenheid van de raad(scommissie), inzicht in de diverse (deel)belangen is wezenlijk om integrale kaders te kunnen stellen.

Sittard-Geleen beschikt over veel organisaties die vanuit hun belang waardevolle bijdragen kunnen leveren aan het niet te ontwikkelen parkeerbeleid. We hebben het onder meer over ondernemers, bewoners, mensen die de toegankelijkheid voor mensen met een handicap verdedigen en ontwikkelende partijen met woningbouwplannen. De partijen hebben goede ideeën die de gemeente kunnen helpen bij het identificeren en maken van keuzes Dit is overigens iets dat de gemeente ook op dit moment al (deels) doet. Deze aanbeveling strekt echter verder. Naast het bilaterale gesprek over het ‘eigen’ belang kan het, zeker bij het opstellen van parkeerbeleid, een toegevoegde waarde hebben om de diverse belangen integraal met de verschillende partijen te bespreken. Ook is het belangrijk daarbij te benadrukken dat het parkeervraagstuk in relatie tot andere ruimtelijke vraagstukken moet worden bezien zoals ruimte voor groen en spelen. Deze integrale gesprekken kunnen het begrip voor de afweging bij de belanghebbenden vergroten. Het is vervolgens aan de gemeente om uiteindelijk op een transparante wijze een belangenafweging te maken.

Aanbeveling 3: maak een duidelijke (parkeer)keuze voor het centrum van Geleen door alle doelstellingen af te wegen

Er worden momenteel serieuze kanttekeningen geplaatst bij de tariefstelling in Geleen, overigens veelal enkelzijdig vanuit economische doelstellingen geredeneerd. Op basis daarvan en uitspraken zoals 'runshoppen' volgt dat de signatuur van Geleen meer zoals andere dorpskernen in de omgeving is dan een stadscentrum als Sittard. Tegelijkertijd is voor het in stand houden van een gezonde financiële huishouding en de kosten die gemoeid zijn met de Marktgarage, een tariefstelling zoals nu mogelijk (deels) noodzakelijk. Ook worden vanuit nieuwe duurzaamheidsdoelstellingen zoals in het nieuwe mobiliteitsbeleid bereikbaarheid met ander vervoersmiddelen dan de auto wellicht belangrijker. Wij adviseren de gemeenteraad op basis van het op te stellen parkeerbeleid een duidelijke keuze te maken voor het centrum van Geleen op basis van de integrale afweging van de diverse parkeerdoelstellingen. Een keuze die overigens verder dient te gaan dan enkel tarifering. Denk hierbij aan zaken als betaalbaarheid (bijdrage ondernemers), gehandicaptenparkeerplaatsen, faciliteren centrumbewoners, etc. Daarbij is het belangrijk om een plan te ontwikkelen waarmee gemonitord kan worden of de gewenste effecten worden behaald.

Aanbeveling 4 (Gemeenteraad): roep het college om de parkeerinstrumenten te innoveren (indachtig het nieuw beleid). Zorg hierbij voor betrokkenheid van de raad(scommissie), de instrumenten zijn immers hetgeen buiten zichtbaar is.

Tijdens het onderzoek is gebleken dat er recentelijk diverse goede stappen gezet worden met het verbeteren/innoveren van parkeerinstrumenten. Voorbeelden zijn de digitale parkeerloketten, de opkomst van monitoringsinformatie en processen voor de verankering van toegankelijkheid middels advies van de werkgroep Sittard-Geleen Inclusief. Nog meer (continue) innovatie is in de huidige tijd echter gewenst. Het is daarbij van belang een inventarisatie te maken van de beperkingen van huidig instrumentarium, technologische en maatschappelijke ontwikkelingen en voorbeelden elders uit het land. Er zijn in den lande namelijk legio voorbeelden te vinden, waarbij uiteraard altijd beoordeeld moet worden wat past bij de situatie in Sittard-Geleen.

Enkele voorbeelden: op sommige plekken voldoet de kwaliteit en toegankelijkheid van gehandicaptenparkeerplaatsen niet meer aan de huidige normen. Ook is de vindbaarheid van stallingsgarages diverse keren genoemd als aandachtspunt. Het heroverwegen van uitbesteden van de exploitatie van parkeergarages kan daarbij als optie worden meegenomen. Bij de parkeernormensystematiek is meer ruimte voor andere mobiliteitsoplossingen dan enkel de auto. Op handhavingsgebied zijn er ook ontwikkelingen die mogelijk interessant zijn, denk hierbij aan handhaving via een scanauto.

4. Bestuurlijke reactie

Gemeente Sittard-Geleen

Rekenkamercommissie
Sittard-Geleen
Postbus 18
6130 AA Sittard-Geleen

Team	Ruimtelijke Ontwikkeling
Uw brief van	
Uw kenmerk	
Ons kenmerk	
Behandeld door	Johanneke Koelstra
Telefoon	06-22179542
Onderwerp	Bestuurlijke wederhoor Rekenkameronderzoek parkeerbeleid

Sittard-Geleen, 23 januari 2024
VERZONDEN 25 JAN. 2024

Geachte leden van de rekenkamercommissie,

Op 20 december jl. heeft u uw rapport over het onderzoek naar parkeerbeleid bestuurlijk aangeboden aan het college. Met dit onderzoek heeft u antwoord gegeven op de onderzoeksvraag: *"Hoe geeft de gemeente Sittard-Geleen haar parkeerbeleid vorm, welke doelen streeft de gemeente na met haar parkeerbeleid en worden deze doelen bereikt?"* Met interesse hebben wij kennisgenomen van de onderzoeksbevindingen en aanbevelingen. Met deze brief maken we gebruik van de gelegenheid tot bestuurlijke wederhoor. U vroeg ons uiterlijk 9 januari 2024 te reageren. Logischerwijze is zorgvuldige beantwoording binnen de gestelde reactietermijn, mede gelet op het kerstreces, niet haalbaar gebleken.

Algemeen
Het college vindt het positief dat de raad de Rekenkamer heeft gevraagd voor een onderzoek naar het parkeerbeleid van de gemeente. Het is en blijft een veelbesproken onderwerp waarbij vaak sprake is van tegengestelde belangen. Uw onderzoeksrapport biedt aanknopingspunten voor verbetering. Het college staat hiervoor open.

In deze brief geven we eerst onze algemene reflectie op het uitgevoerde onderzoek. Vervolgens gaan we in op de aanbevelingen uit het rapport. Over het algemeen kunnen we ons vinden in het rapport. We constateren echter ook verschillende onjuistheden. Deze lichten we nader toe.

Parkeerbeleid
In uw conclusie geeft u aan dat een overkoepelend helder parkeerbeleid met een koppeling naar andere beleidsterreinen ontbreekt. Dat is onjuist. Voor het onderzoek heeft u een documentenanalyse uitgevoerd. Onder andere op basis

Postadres: Postbus 18, 6130 AA Sittard-Geleen ☎ 14 046 (vanuit buitenland +31 46 477 77 77) | www.sittard-geleen.nl

van de raadsinformatiestukken van de gemeente Sittard-Geleen. Daarin heeft u diverse moties en amendementen rondom parkeren aangetroffen. In de raadsinformatiestukken staat ook het huidige parkeerbeleid:

- Op 1 oktober 2009 heeft de gemeenteraad ingestemd met de *Koersnotitie mobiliteit en parkeren*. In deze notitie is een beleidsvisie uitgewerkt om te komen tot een kwaliteitsslag van het parkeren dat moet leiden tot een verbetering op het gebied van beleving, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid en hogere parkeerinkomsten.
- In de raad van 19 april 2012 is ingestemd met de *Integrale Nota Parkeren*. Hierin is onder andere besloten dat het parkeren in de stadscentra wordt geoptimaliseerd voor bewoners, bezoekers en zakelijke belanghebbenden, om te zorgen voor betere kwaliteit van dienstverlening in de parkeergarages en het toepassen van meer tariefdifferentiatie.

De gemeente Sittard-Geleen beschikt over parkeerbeleid. We zijn het met u eens dat het parkeerbeleid geactualiseerd dient te worden en dat er meer de koppeling mag worden gezocht met andere ruimtelijke en economische beleidsterreinen. Een strategische parkeervisie zou daarbij van toegevoegde waarde kunnen zijn.

Parkeerinstrumenten
Ten aanzien van de inzet van parkeerinstrumenten geeft u aan dat deze niet vastliggen in parkeerbeleid (p. 17). Dit is niet correct. In de eerder genoemde raadsbesluiten zijn wel degelijk instrumenten benoemd die onder andere ingezet worden om het parkeren te reguleren. Wel heeft in de loop van de jaren de invulling van deze instrumenten zich verder ontwikkeld omdat lokale actualiteiten of innovaties daar aanleiding voor waren. Een voorbeeld van deze lokale ontwikkelingen is de wens om bezoekers langer in de stadscentra van Sittard en Geleen te laten verblijven en daarmee de vitaliteit van de centra te stimuleren. Zo zijn naar aanleiding van de actualisatie van de centrumplannen tarieven aangepast om langer verblijven te stimuleren (dagtarief). Ook is een pilot proeftuin parkeren Geleen uitgevoerd en afgerond.

In de tekst benoemt u dat veranderingen van instrumenten voor uitvoerende ambtenaren reactief aanvoelen en dat in de beleving van ambtenaren de uitvoering het “beleid” bepaalt en niet andersom. Deze tekst suggereert dat het bestuur (college en raad) besluiten neemt zonder ambtelijke advisering. Dit is onjuist. De doorontwikkeling van parkeerinstrumenten kan voor ambtenaren wellicht wat reactief aanvoelen, maar het zijn (beleids)ontwikkelingen die op basis van gedegen advisering tot een besluit hebben geleid. Dat neemt niet weg dat de uitwerking in de praktijk niet altijd even goed werkt. Een voorbeeld hiervan is de grote hoeveelheid vergunningszones. Deze zijn vaak pragmatisch en op basis van maatwerk ontstaan, maar leiden in de praktijk soms tot onduidelijkheid. In de toekomst zullen we deze werkwijze herzien.

Postadres: Postbus 18, 6130 AA Sittard-Geleen ☎ 14 046 (vanuit buitenland +31 46 477 77 77) | www.sittard-geleen.nl

Parkeren voor personen met een handicap
Uit de ervaring van de leden van de Commissie Sittard-Geleen Inclusief (Adviesgroep van de Wmo-raad Sittard-Geleen) komen volgens het onderzoek signalen dat er op verschillende plaatsen binnen de gemeente gehandicaptenparkeerplaatsen niet (meer) voldoen aan de hedendaagse standaarden (p. 23). Deze reactie verbaast ons. Een aantal jaar geleden zijn namelijk de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen geïnventariseerd, qua uitvoering gestandaardiseerd en (grotendeels) gerealiseerd in overleg met de Werkgroep Integrale Toegankelijkheid (die ook vertegenwoordigd is in voornoemde Commissie). Deze standaard is ook opgenomen in onze *Ontwerpcatalogus Openbare Ruimte*. We zullen met de Commissie en Werkgroep de genoemde signalen bespreken.

Vergunning parkeren
Het rapport gebruikt de begrippen betaald parkeren en vergunningparkeren soms door elkaar heen. Er is sprake van betaald parkeren bij parkeergarages en parkeermeters. Als het gaat over parkeren van bewoners en hun bezoekers in de centra en rondom het Zuyderland Ziekenhuis, dan spreken we over vergunningparkeren.

Voor de vorming van nieuwe vergunninghoudersgebieden heeft het college heldere richtlijnen gegeven. In de stadscentra zijn meerdere vergunninghoudersgebieden die recht doen aan de belangen van de bewoners van de betreffende gebieden. De voordelen van herindeling van deze gebieden zijn onderdeel van ambtelijk onderzoek en nog niet in een advies aan het bestuur voorgelegd. Voor de woonwijk De Haese is de schilvergunning en bezoekersregeling van toepassing. Deze regeling zal ook worden ingevoerd voor de nieuwe woonwijk Absbroek.

Reflectie op ambtelijke reactie
Het onderzoeksrapport heeft u eerder ook ambtelijk aangeboden. Toen is gevraagd om onjuistheden in het rapport te benoemen. Achteraf blijkt dat er ambtelijk met name gereflecteerd is op wat er in de gesprekken met de onderzoekers naar voren is gekomen. Er is onvoldoende stilgestaan bij het feitelijke onderzoek en de documenten die daaraan ten grondslag lagen.

Omdat wij belang hechten aan een goede afronding van dit onderzoek, hebben wij ons genoodzaakt gezien alsnog de feitelijke onjuistheden in onze bestuurlijke reactie te benoemen.

Aanbevelingen
Onderstaand gaan wij uitgebreider in op de aanbevelingen uit uw onderzoek:

Aanbeveling 1 – Gemeenteraad: stel integraal parkeerbeleid vast dat voortbouwt op reeds vastgesteld beleid zoals het recent mobiliteitsbeleid.

Postadres: Postbus 18, 6130 AA Sittard-Geleen ☎ 14 046 (vanuit buitenland +31 46 477 77 77) | www.sittard-geleen.nl

Bestuurlijke reactie
Zoals u in de introductie van het onderzoeksrapport aangeeft, is parkeren een ruimtelijk vraagstuk dat afgewogen dient te worden tegen andere thema's zoals wonen, werken, groen, klimaat, etc. Daarnaast heeft parkeren ook een economische aspect, met name ten aanzien van winkelen en werken.

Een document dat een basis vormt voor uw onderzoek is de Omgevingsvisie 2016. Momenteel wordt deze Omgevingsvisie geactualiseerd. De visie uit 2016 is geen actuele basis meer. De komende periode werken we de contouren van de nieuwe Omgevingsvisie verder uit. Hierin worden afwegingen gemaakt tussen de verschillende ruimtelijke vraagstukken en zullen keuzes worden vastgelegd. Op basis van deze ruimtelijke keuzes kan het parkeerbeleid worden geactualiseerd. Hierbij worden ook de uitgangspunten van de *Mobiliteitsaanpak Sittard-Geleen* meegenomen. Zo zal in het parkeerbeleid ook aandacht worden geschonken aan fietsparkeren, deelmobiliteit en elektrisch laden. Daarnaast worden uiteraard de uitgangspunten uit het onlangs vastgestelde *Subregionaal Detailhandelsbeleid Westelijke Mijnstreek* meegenomen.

Aanbeveling 2 – Roep het college op bij het opstellen van beleid (integraal) te klankborden met de diverse belanghebbenden en belangenverenigingen. Zorg hierbij voor betrokkenheid van de raad(scommissie), inzicht in de diverse (deel)belangen in wezenlijk om integrale kaders te kunnen stellen.

Bestuurlijke reactie
Het betrekken van belanghebbenden bij de ontwikkeling van beleid is al jaren onze standaard werkwijze. Het laten participeren van ondernemers, inwoners en leden van de gemeenteraad(scommissie) is dus een vanzelfsprekendheid. Dit zal integraal deel uit maken van het proces om te komen tot een actualisatie van het parkeerbeleid. Het detailhandelsbeleid, mobiliteitsbeleid en de nog vast te stellen Omgevingsvisie vormen hiervoor het vertrekpunt.

Aanbeveling 3 – Maak een duidelijke (parkeer)keuze voor het centrum van Geleen door alle doelstellingen af te wegen.

Bestuurlijke reactie
De doelen die we stellen en de keuzes die we maken in het nieuwe parkeerbeleid gelden niet alleen voor het centrum van Geleen maar voor de hele gemeente. Binnen de gemeente vragen verschillende gebieden (stadscentra, woonwijken, bedrijventerreinen, kantoorlocaties etc.) mogelijk een verschillende aanpak van parkeren. In het proces om te komen tot het nieuwe parkeerbeleid zal moeten worden onderzocht waar welk beleid, maatregelen en instrumenten bijdragen aan de doelen die we stellen. De aandachtspunten ten aanzien van parkeren uit het *Subregionaal Detailhandelsbeleid Westelijke Mijnstreek* zullen hierin een duidelijke plek krijgen.

Postadres: Postbus 18, 6130 AA Sittard-Geleen ☎ 14 046 (vanuit buitenland +31 46 477 77 77) | www.sittard-geleen.nl

Aanbeveling 4 – (Gemeenteraad): roep het college op om de parkeerinstrumenten te innoveren (indachtig het nieuwe beleid). Zorg hierbij voor betrokkenheid van de raad(scommissie), de instrumenten zijn immers hetgeen buiten zichtbaar is.

Bestuurlijke reactie
We volgen uw aanbeveling op.

Het college volgt de innovatieve ontwikkelingen op het gebied van parkeren op de voet. Bij vervanging van parkeerapparatuur wordt steeds gekozen voor technische mogelijkheden die het gemak voor de gebruiker vergroten. Interne en externe communicatie zijn daarbij van belang om draagvlak voor verandering te creëren en om gebruikers te informeren. Ook werken we aan verduurzaming van de mobiliteit door het realiseren van laadpunten voor elektrische voertuigen.

Welke innovatieve instrumenten in de toekomst ingezet kunnen worden, zal moeten blijken uit de uitwerking van het nieuwe parkeerbeleid.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Sittard-Geleen,

mr. J.Th.C.M. Verheijen,
burgemeester

J.A.M. Heesen,
gemeentesecretaris

Postadres: Postbus 18, 6130 AA Sittard-Geleen ☎ 14 046 (vanuit buitenland +31 46 477 77 77) | www.sittard-geleen.nl

Nawoord

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 11 januari 2024 hebben wij uw raad ons rapport inzake het gemeentelijk parkeerbeleid toegezonden. Hierbij hebben wij aangegeven dat het bestuurlijk wederhoor van het College helaas vertraagd was en dus separaat nagezonden zou worden. Bij deze ontvangt u het bestuurlijk wederhoor dat wij recent van het College ontvingen. Wij verzoeken u vriendelijk het wederhoor inclusief deze aanbiedingsbrief met het nawoord van de Rekenkamer als addendum op het onderzoeksrapport te beschouwen.

De Rekenkamercommissie dankt het College voor haar bestuurlijke reactie op ons onderzoek naar het gemeentelijk parkeerbeleid. In haar bestuurlijke reactie plaatst het College als eerste enkele feitelijke kanttekeningen waarop wij kort in zullen gaan. Deze kanttekeningen zijn gebaseerd op twee beleidsstukken uit respectievelijk 2009 en 2012 die tijdens ons onderzoek niet eerder naar voren zijn gebracht. Noch van ambtelijke zijde tijdens de inventarisatie van te onderzoeken beleidsdocumenten, noch tijdens de interviews met betrokken ambtenaren en bestuurders, noch tijdens het doorzoeken van de raadsbibliotheek. Ook hebben wij de genoemde documenten niet gevonden op de website van de gemeente, noch op de pagina over parkeren, noch op de pagina over beleidsstukken. De nota's staan ook niet opgenomen in de begroting bij programma 2 (verkeer, vervoer en waterstaat) als zijnde gerelateerde beleidsnota's. Ook in de ambtelijke feitencheck zijn deze stukken niet naar voren gekomen. Al het voorgaande leidt ertoe dat deze stukken dan ook niet zijn meegenomen in het onderzoek, maar ook wekt het de indruk dat er binnen de gemeente onvoldoende helder is wat het integrale beleid op het gebied van parkeren is.

Dit gezegd hebbende is het goed om te lezen dat er in het verleden weldegelijk een afweging op parkeergebied gemaakt lijkt te zijn. Of deze actueel en integraal is en bij iedereen helder op het netvlies staat is voor ons een vraagteken. Ook is voor ons niet duidelijk in hoeverre de beleidskeuzes uit 2012 inzake bijvoorbeeld kenteken-parkeren, GSM-parkeren, uitbesteding beheer parkeergarages, meer tariefdifferentiatie en aansluiting bij een landelijke database steeds leidend zijn geweest. Doordat de betreffende stukken niet tijdens het onderzoek naar voren zijn gebracht, hebben wij ons hier helaas geen oordeel over kunnen vormen.

Aangaande de aanbevelingen lijkt het College de aanbevelingen grotendeels te onderschrijven. Bij aanbeveling 1 om integraal parkeerbeleid vast te stellen dat

voortbouwt op reeds vastgesteld beleid zoals het recente mobiliteitsbeleid benoemt het College een afhankelijkheid met de nieuw op te stellen omgevingsvisie. Dit is een afhankelijkheid die wij onderschrijven. Wij adviseren uw raad wel om aan het College een concrete planning en stappenplan te vragen van de nieuwe omgevingsvisie (voor zover deze nog niet met de raad is gedeeld) en daaruit volgend een concrete planning en stappenplan voor het nieuw op te stellen integraal parkeerbeleid.

Bij aanbeveling 2 waarin wij adviseren om bij het opstellen van beleid (integraal) te klankborden merkt het College op dat dit reeds standaard werkwijze is. Zoals in aanbeveling 2 door ons is aangegeven, onderkennen wij dat de gemeente dit (deels) al doet. De aanbeveling ziet met name op het integraal bespreken van het onderwerp met verschillende partijen. Dus naast bilateraal belanghebbenden betrekken, ook sessies organiseren waar partijen met verschillende belangen elkaars standpunten kunnen vernemen. Zoals gesteld in de aanbeveling is de gedachte hierachter om meer begrip te creëren voor de uiteindelijke afweging die de gemeente dient te maken. Wij adviseren uw raad om bij het College te verifiëren of zij brede(re) interpretatie van klankborden onderschrijft en gaat toepassen.

Bij aanbeveling 3 om duidelijke (parkeer)keuzes voor het centrum van Geleen te maken, lijkt het College deze te onderschrijven. Het College merkt wel op dat zij deze aanbeveling breder trekt dan het centrum van Geleen. Dit is naar onze mening een terechte kanttekening. Uiteraard dienen er in het integraal parkeerbeleid zoals benoemd in aanbeveling 1 gemeentebreed duidelijke keuzes gemaakt te worden. De reden dat wij gemeend hebben het centrum van Geleen er specifiek uit te moeten lichten in een separate aanbeveling 3, is dat in het onderzoek parkeren in het centrum van Geleen bij veel partijen een 'hot topic' bleek. Duidelijke doelen en keuzes op parkeergebied in brede zin zoals het College dat verwoord is een brede uitleg van aanbeveling 3 waarin wij ons kunnen vinden en die een plek kan krijgen in het op te stellen integraal parkeerbeleid.

Aanbeveling 4 om de parkeerinstrumenten te innoveren wordt door het College onderschreven. Wij adviseren uw raad om concrete afspraken te maken over de wijze (hoe, wanneer) waarop de raad(scommissie) hierbij betrokken wordt.

Afsluitend zijn wij van mening dat het rapport voldoende handvatten biedt om het gemeentelijke parkeerbeleid naar de toekomst toe aan te scherpen. Wij hopen dat het leidt tot een vruchtbare bespreking in uw gemeenteraad en een even vruchtbaar vervolgproces richting actueel integraal parkeerbeleid.

Hoogachtend,

Rekenkamer Sittard-Geleen
Mr. Debbie Heesakkers
Voorzitter