

Aan de gemeenteraad

Datum

5 maart 2019

Onderwerp

Einde pilot laag dagtarief en
Parkeerbelastingverordening 2019

Aantal bijlagen

3

Wat adviseert het college te besluiten?

- 1. De pilot laag dagtarief parkeren centrum Oss niet te verlengen en per 1 juli 2019 te beëindigen;*
- 2. Het dagtarief van € 2,50 per 1 juli 2019 te wijzigen in een 4-uurs-tarief;*
- 3. Het dagtarief per 1 juli 2019 weer terug te brengen naar het oude tarief van € 4,00;*
- 4. Een gratis half-uur-ticket op het parkeerterrein Raadhuishof (achter het gemeentehuis/Lievekamp) in te voeren;*
- 5. In het najaar 2019 kentekenparkeren in te voeren;*
- 6. De kosten te dekken vanuit het Meerjareninvesteringsprogramma Mobiliteit;*
- 7. De Verordening Parkeerbelasting Oss 2019 in bijlage 3 vast te stellen;*
- 8. Het collegebesluit openbaar te maken nadat het CMO over dit besluit is geïnformeerd.*

Wat is de aanleiding voor dit advies?

De gemeenteraad had het voornemen om een discussie te houden over het parkeren in Oss. In de voorbereiding hiervan is samen met het CMO en COO gekeken naar de mogelijkheden voor deze discussie. In een tweetal workshops zijn wij samen met het CMO en COO tot de conclusie gekomen dat een langdurige pilot waarbij het dagtarief verlaagd wordt, de voorkeur had. Op basis hiervan heeft de gemeenteraad op 3 november 2017 besloten:

1. Voor de proefperiode van 1 jaar (1 december 2017 tot 1 januari 2019) een dagtarief van € 2,50 in te voeren op alle parkeerterreinen in het centrum en het uurtarief met € 0,05 te verhogen van €1,45 naar €1,50;
2. Om de pilot als een succes te beschouwen als de gemiddelde verblijfsduur in de binnenstad met 25% toeneemt en de parkeeropbrengsten minimaal gelijk blijven;

In december vorig jaar is de pilot geëvalueerd. Deze evaluatie is ter opinie naar de opiniecommissie ruimte gestuurd. Het college heeft daarbij het voornemen uitgesproken om de pilot te verlengen tot maart 2020. Binnen de opiniecommissie bleek hiervoor geen draagvlak. Daarop is toegezegd om in maart 2019 een definitief voorstel met onderbouwing over het al dan niet voortzetten van de pilot aan de gemeenteraad voor te leggen. Dit voorstel ligt nu voor.

Welk resultaat willen we bereiken?

Voor de bereikbaarheid van het centrum in Oss, is het belangrijk dat het parkeren goed is geregeld. We willen graag uitstralen dat we een gastvrij centrum hebben, waar de bezoeker gemakkelijk en comfortabel kan parkeren. Belangrijk is dan om een goede parkeerregulering te hebben, met een gesloten exploitatie van het parkeerbedrijf. Met dit voorstel willen we dat bezoekers langer in de binnenstad blijven. Ook willen we dat bezoekers die nu in de omliggende gemeenten boodschappen doen, weer naar Oss komen. Dit willen we (onder andere) realiseren met een aantrekkelijk parkeertarief. Overlast van bijvoorbeeld treinreizigers en werknemers willen we tegengaan door het oude dagtarief in te stellen.

Welke argumenten zijn er voor dit advies?

1.1 In de commissie was weinig draagvlak voor het verlengen van de pilot

Bij de behandeling van de evaluatie van de pilot hebben wij het voorlopige besluit genomen om de pilot met het lage dagtarief te verlengen tot 1 maart 2020. Bij de bespreking in de opiniecommissie ruimte van 6 december 2018 bleek dat hier erg weinig draagvlak voor was. We hebben ons voorlopige besluit opnieuw afgewogen en besloten om de pilot daarom niet te verlengen.

1.2 Een meerjarige pilot legt een te grote druk op het parkeerbedrijf

Het verlengen van de pilot heeft grote gevolgen voor de inkomsten van het parkeerbedrijf. Verlengen van de pilot zou een jaarlijks tekort aan inkomsten opleveren van ongeveer € 235.000,-. Om effecten van wegwerkzaamheden en het weer op het parkeergedrag te beoordelen, is een meerjarige verlenging nodig. Omdat de exploitatie van het parkeerbedrijf al onder druk staat, vinden wij meerjarig verlengen financieel niet haalbaar.

1.3 We willen rust brengen en duidelijkheid geven in het parkeertarief

In de vergadering van de opiniecommissie is de opmerking gemaakt dat er duidelijkheid moet komen in het parkeren en de parkeertarieven in het centrum. Steeds andere tarieven of tijden met gratis parkeren, geeft onduidelijkheid en onrust voor centrumbezoeker. Het maakt ook de communicatie over de parkeertarieven lastiger. Daarom willen we geen verlenging van de proefperiode, maar een definitieve keuze maken.

2.1 en 3.1 Hiermee hebben we een goed definitief alternatief voor de pilot

Dit voorstel vormt een goed alternatief voor de pilot. De combinatie van € 2,50 voor vier uur en € 4,- voor een hele dag (of langer dan 4 uur) komt tegemoet aan het stimuleren van een langer bezoek aan het centrum, maar heeft minder grote gevolgen voor de exploitatie van het parkeerbedrijf. Uit de pilot blijkt dat de bezoekduur aan het centrum enigszins is toegenomen. Een verband met het lage dagtarief is niet aangetoond, maar het effect willen we zeker niet teniet doen.

2.2 Dit is een gastvrij gebaar

Bij het opzetten van de pilot hebben ondernemers en verschillende raadsfracties aangegeven dat het dagtarief van € 2,50 een gastvrij en sympathiek gebaar is. Uit de pilot blijkt dat 65-70% van de parkeerders korter dan drie uur parkeert. Deze doelgroep heeft hetzelfde voordeel bij het parkeertarief van € 2,50 voor maximaal vier uur, als bij de pilot.

2.3 Hiermee blijven we het langere bezoek aan het centrum stimuleren

De passantentellingen voor en tijdens de pilot hebben aangetoond dat de gemiddelde verblijfsduur in het centrum rond het uur ligt. Aangezien het uurtarief € 1,50 is, vormt de € 2,50 voor vier uur een goede verleiding om langer in het centrum te parkeren, zonder dat dit de bezoeker veel geld kost. Zo willen wij het langere bezoek aan het centrum blijven stimuleren.

2.4 Hierdoor willen we het doorgeven van parkeertickets beperken

Eén van de neveneffecten van de pilot was dat één parkeerticket door meerdere parkeerders gebruikt werd. Ze konden makkelijk worden doorgegeven. We weten dat het gebeurt, maar niet in welke hoeveelheid. Door een tijdsduur van vier uur te koppelen aan het tarief van € 2,50 kan een ticket minder vaak doorgegeven worden. We verwachten dat dit een positief effect heeft op de inkomsten van het parkeerbedrijf.

3.1 Hierdoor voorkomen we dat werknemers en treinreizigers langdurig parkeren op parkeerplaatsen die bedoeld zijn voor (centrum)bezoek.

Eén van de effecten van het lage dagtarief is dat werknemers en treinreizigers op terreinen parkeren waarvoor deze niet bedoeld zijn. We zien dit effect vooral op het parkeerterrein Raadhuisshof (achter gemeentehuis/Lievekamp) en Ridderhof. De parkeerdruk is op deze parkeerterreinen tijdens de pilot sterk toegenomen en leidde tot problemen. Bij het oude dagtarief van € 4,- kwam dit aanzienlijk minder vaak voor. Door het dagtarief terug te brengen naar € 4,-, zal op deze terreinen weer meer ruimte komen voor bezoekers.

4.1 Hierdoor maken we het mogelijk dat de bezoekers aan het gemeentehuis die komen voor de dienstverlening, gratis kunnen parkeren.

Op 2 november 2017 is een motie aangenomen om te onderzoeken hoe bezoekers van het gemeentehuis gratis te laten parkeren. Het gaat daarbij vooral om bezoekers van de publieksbalies en niet het zakelijke bezoek. Ook tijdens de opiniecommissie is dit ter sprake gebracht. Het instellen van het eerste half uur gratis parkeren op het parkeerterrein Raadhuisshof geeft uitvoering aan deze motie. De parkeerder moet wel een ticket halen bij de parkeerautomaat in verband met de controle door handhaving. Deze maatregel past binnen het betaald parkeren, waardoor we niet twee verschillende vormen van regulering gebruiken. Daarbij geldt de maatregel op het hele parkeerterrein, waardoor de kans op vrije parkeerplaatsen het grootst is.

4.2 Andere alternatieven zijn niet geschikt

Het invoeren van een blauwe zone is niet wenselijk om een aantal redenen. We willen voorkomen dat er twee soorten parkeerregulering (betaald parkeren en blauwe zone) door elkaar gebruikt worden. Betaald parkeren is een fiscale regeling die ingesteld wordt door de gemeente. Een blauwe zone is een regeling op basis van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Ook is een blauwe zone van een half uur lastig te handhaven, omdat de blauwe schijf ingesteld mag worden op het dichtstbijzijnde kwartier. Verder moeten we een aantal parkeervakken aanwijzen waarop deze blauwe zone geldt, met als risico dat deze vol staan, of niet goed gebruikt worden. Ook de inkomsten uit de parkeerboetes gaan bij een blauwe zone naar het CJIB, terwijl die bij betaald parkeren naar de gemeente gaan. Om deze redenen willen we een maatregel die past binnen het betaald parkeren, maar wel uitvoering geeft aan de motie.

5.1 Hierdoor is het niet meer mogelijk om met meerdere mensen gebruik te maken van één parkeerticket.

Om het doorgeven van parkeertickets helemaal tegen te gaan wordt voorgesteld om het kentekenparkeren in te voeren. De parkeerder moet op de parkeerautomaat het kenteken invoeren. Hiermee wordt de betaalde parkeertijd gekoppeld aan een kenteken. Dit kan op twee manieren: met behoud van een ticket of zonder ticket te verstrekken (zie ook bijlage 2). Groot voordeel voor de parkeerder is dat bij het kentekenparkeren zonder ticket, zij niet meer terug te hoeven lopen naar de auto. Het kaartje hoeft niet meer achter de voorruit te liggen. Ook vanuit het beheer zijn er een aantal voordelen. De parkeerrechten worden in een database opgeslagen. Handhaving kan dan volledig op kenteken, net als het vergunningparkeren en belparkeren. Ook bespaart het papier/tickets. Het belangrijkste effect is dat parkeertickets niet meer kunnen worden doorgegeven, ze zijn immers gekoppeld aan een specifiek voertuig. Omdat we niet weten hoeveel tickets er precies worden doorgegeven, is het effect lastig in te schatten. We verwachten dat het tussen de € 50.000 en € 100.000 aan inkomsten vanaf 2020 zal opleveren. Voor de begroting gaan we uit van het gemiddelde, namelijk € 75.000,-.

5.2 Dan liften we mee met de vervanging van de parkeerautomaten

Dit jaar wordt de helft van de parkeerautomaten via een aanbesteding vervangen. Deze automaten zijn technisch afgeschreven en moeten daarom vervangen worden. Door het kentekenparkeren in het najaar in te voeren, kan dit tegelijk plaatsvinden met het vervangen van de parkeerautomaten. De andere helft van de parkeerautomaten wordt ook geschikt gemaakt voor kentekenparkeren. De kosten voor het invoeren van kentekenparkeren vallen daarmee binnen de aanbesteding, zij zijn binnen de begroting van het parkeerbedrijf al meegenomen.

6.1 Het parkeerbedrijf heeft geen middelen meer om de extra kosten op te vangen.

Binnen het parkeerbedrijf zijn geen middelen meer aanwezig om het tekort aan inkomsten op te vangen. Ook in de egalisatiereserve van het parkeerbedrijf is geen ruimte aanwezig. In de financiële paragraaf wordt dit verder toegelicht. We stellen voor om de dekking voor dit voorstel te regelen vanuit het mobiliteitsfonds.

6.2 Binnen het Meerjaren investeringsprogramma mobiliteit (mobiliteitsfonds) is ruimte om een tegenvallende parkeeropbrengst in 2019 en 2020 op te vangen

In bijlage x staat een per maatregel een inschatting van de financiële gevolgen. Zoals uit de financiële paragraaf blijkt, is er binnen het parkeerbedrijf geen dekking meer voor het verwachte tekort aan inkomsten. We stellen voor om het te verwachten tekort aan inkomsten voor 2019 en 2020 af te dekken uit het mobiliteitsfonds. Binnen het mobiliteitsfonds is de

ruimte aanwezig om dit op te vangen. De gevolgen voor de uitvoering van mobiliteitsprojecten is gering. Op basis van de prioriteiten die nu in het mobiliteitsfonds staan, kan het mobiliteitsfonds het te verwachte tekort aan inkomsten in 2019 en 2020 opvangen. We stellen voor om bij de begroting en jaarrekening te rapporteren over de financiële situatie van het parkeerbedrijf.

7.1 Het is wettelijke vereist om de parkeertarieven op te nemen in de Verordening Parkeerbelasting.

Het invoeren van nieuwe parkeertarieven is een bevoegdheid van de gemeenteraad en moet opgenomen worden in de Verordening Parkeerbelasting. De Verordening Parkeerbelasting voor 2019 is opgenomen in bijlage 3.

Wat zijn tegenargumenten of risico's?

1.1 tot 4.1 We kunnen geen goede inschatting maken wat de financiële gevolgen zijn van dit voorstel.

Zoals beschreven bij argument 6.1 kunnen we niet goed inschatten wat de financiële gevolgen zijn van dit voorstel. We verwachten het tekort van € 235.000,- van de pilot met de nieuwe parkeertarieven terug te kunnen brengen tot een tekort dat tussen de € 70.000,- en € 120.000,- ligt. Voor de begroting gaan we uit van het gemiddelde van € 95.000,-. In combinatie met het kentekenparkeren verwachten we het tekort verder terug te brengen tot € 20.000,-, door het positieve effect van kentekenparkeren. De tekorten voor 2019 en 2020 kunnen binnen het mobiliteitsfonds opgevangen worden (zie financiële paragraaf). We gaan de financiële situatie goed volgen en zullen hier halfjaarlijks over rapporteren. We zien dan wat de effecten en zijn en kunnen eventueel bijsturen.

1.1 tot 4.1 Het parkeerbedrijf komt erg onder druk te staan

Zoals hierboven beschreven is het moeilijk om een inschatting te maken van de financiële gevolgen van dit voorstel. De situatie van het parkeerbedrijf is nijpend. Per 2019 is de beschikbare ruimte van de egalisatiereserve volledig gebruikt. Afhankelijk van de effecten van dit nieuwe tariefsvoorstel zal het parkeerbedrijf kostendekkend blijken te zijn.

5.1 Kentekenparkeren heeft goede uitleg en communicatie nodig.

Het invoeren van kenteken parkeren is een grote verandering. In plaats van een parkeerticket achter de voorruit van de auto te leggen moet de bezoeker een kenteken invoeren bij de parkeerautomaat en krijgt dan geen ticket meer. Hiervoor zal een gewenningsperiode nodig

zijn. Er zal ook een goede uitleg en een goed communicatietraject nodig zijn. Hiervoor wordt een communicatieplan uitgewerkt, dat met de aanbesteding wordt meegenomen.

5.2 Kentekenparkeren kunnen we niet in één keer helemaal uitvoeren, dit moet gefaseerd.

Het is technisch niet haalbaar om het kentekenparkeren in één keer helemaal uit te voeren. De helft van de parkeerautomaten (deze staan in het centrumgebied) worden met de aanbesteding voorzien van kentekenparkeren. Voor het overige deel (deze staan vooral in de schilzones) moeten belangrijke onderdelen worden vervangen. Dit wordt tegelijkertijd, maar wel los van de aanbesteding meegenomen. Naar verwachting zal er voor een periode van één of twee maanden verschillen zijn in het kopen van parkeertickets. In het communicatieplan zullen we hier voldoende aandacht aan geven.

Waar moeten we rekening mee houden?

a. Financiën

Eenmalige kosten

Het aanpassen van de parkeertarieven brengt kosten met zich mee. Dit zijn de eenmalige kosten voor de technische aanpassingen van de parkeerautomaten en verschillende softwarepakketten, maar ook voor de communicatie en promotie. De eenmalige kosten voor de aanpassingen worden geschat op € 10.000,-.

Gevolgen voor het parkeerbedrijf

Het aanpassen van de parkeertarieven heeft gevolgen voor de inkomsten van het parkeerbedrijf. Met de voorgestelde maatregelen verwachten we het tekort dat bij de pilot aanwezig was, voor een groot deel terug te dringen. Naar verwachting zullen de voorgestelde maatregelen nog niet leiden tot een kostendekkend parkeerbedrijf. Uitgaande van de in argument 5.1 en 6.1 genoemde bedragen, schatten we in dat dit voorstel per saldo een tekort aan inkomsten in het parkeerbedrijf betekent van € 20.000,- per jaar (met ingang van 2020).

In het oorspronkelijke voorstel zou de pilot tot 31-12-2018 duren. Tijdens de vergadering van de opiniecommissie ruimte is de pilot verlengd tot maart. Met dit voorstel wordt dat 1 juli 2019. Dat betekent dat er voor het eerste half jaar van 2019 ook nog een tekort aan inkomsten verwacht wordt van ongeveer € 117.500,- (helft van de begrote € 235.000,- uit het raadsvoorstel voor de pilot). Omdat het kentekenparkeren pas in het najaar van 2019 wordt ingevoerd, zullen de effecten van het kentekenparkeren nog niet in 2019 merkbaar zijn. Deze kunnen voor 2019 dus nog niet meegenomen worden.

Uitgaande van de helft van het verwachte tekort aan inkomsten (€ 95.000,- / 2, argument 6.1) en het tekort van € 117.500,- door het verlengen van de pilot ontstaat voor 2019 een tekort van € 165.000,- aan inkomsten. Daar komende eenmalige kosten voor aanpassingen nog bij, waardoor het totaal voor 2019 op € 175.000,- komt.

Voor 2020 en verder zal het tekort aan inkomsten geraamd worden op € 20.000,- per jaar.

Dekking vanuit meerjarenprogramma mobiliteit

Vanuit het parkeerbedrijf wordt er jaarlijks € 245.000,- afgedragen aan het Meerjarenprogramma Mobiliteit (MipMo of mobiliteitsfonds). Voorgesteld wordt om het tekort aan inkomsten als gevolg van dit voorstel voor 2019 en 2020 uit het mobiliteitsfonds te dekken. Dit kan eenmalig binnen het mobiliteitsfonds opgevangen worden, waardoor geplande projecten geen gevaar lopen. Later dit jaar wordt het uitvoeringsprogramma van het mobiliteitsfonds voor de jaren 2019-2022 aan uw raad voorgelegd. Met de keuze voor dit voorstel neemt uw raad hier een klein voorschot op.

Ontwikkelingen parkeerbedrijf

Voor 2021 en verder is er nog geen dekking. We wachten de effecten van dit voorstel en, met name, het kentekenenparkeren af en zullen de ontwikkelingen van de inkomsten in de gaten houden en waar nodig bij de MARAP bijsturen. Binnen het parkeerbedrijf is er geen dekking meer om eventuele extra tegenvallers op te vangen. De egaliseriereserve van het parkeerbedrijf staat namelijk vanaf 2019 onder de minimumgrens die de gemeenteraad heeft vastgesteld.

In 2013 is de laatste grote aanpassing aan de parkeertarieven geweest. Negen verschillende tarieven zijn toen teruggebracht naar drie. De afgelopen zes jaar zijn de parkeertarieven niet geïndexeerd, terwijl het uitgangspunt van het parkeerbedrijf een gesloten exploitatie is. In de afgelopen zes jaar zijn er verschillende ontwikkelingen geweest die een negatief effect hebben gehad op de begroting van het parkeerbedrijf. Voorbeelden hiervan zijn de tijdelijke fietsenstalling Spoorlaan (sinds 2016 bij het parkeerbedrijf), de gratis koopavonden tijdens de feestdagen en de pilot met het lage dagtarief. Daar komt bij dat door de economische crisis en de terugloop van het bezoek aan het centrum, de inkomsten ook zijn gedaald. Dit geldt ook voor de inkomsten vanuit handhaving.

De beheerkosten worden door de leveranciers wél elk jaar geïndexeerd. Ook verandering in de beheertaken (meer digitalisering) brengen andere beheerkosten met zich mee. Vanaf 2020

gaan ook extra kapitaallasten lopen in verband met de vervanging van o.a. de parkeerautomaten. De afdracht aan de algemene dienst van bijna € 300.000,- is met ingang van 2017 geschrapt om de scheefgroei tussen de inkomsten en uitgaven op te vangen. Toch blijft de begroting van het parkeerbedrijf de komende jaren onder druk staan. Per 2019 is de beschikbare ruimte in de egaliseringsreserve volledig gebruikt. De reserve ligt daarmee onder haar vastgestelde minimumgrens.

Kostenopslag naheffingsaanslag

Met het vaststellen van de parkeerbelastingverordening wordt ook de kostenopslag voor een naheffingsaanslag ("parkeerboete") vastgesteld. Wij zijn verplicht de onderstaande onderbouwing daarvan in dit advies te vermelden. Dit staat los van de beëindiging van de pilot of de nieuwe parkeertarieven.

Ieder jaar stelt de staatsecretaris het wettelijk maximum vast voor de kosten die de gemeente maakt bij een naheffingsaanslag (= fiscale bon). Voor 2019 is dat vastgesteld op € 62,70. De kosten die de gemeente bij een naheffingsaanslag in rekening brengt moeten in verband staan met de werkelijk gemaakte kosten.

De kosten voor een fiscale bon worden als volgt berekend:

	totaal	fiscaal	mulder
HOR/TOR	€ 214.959	€ 161.219	€ 53.740
Belastingen (bsob)	€ 11.623	€ 11.623	
Parkeren	€ 26.891	€ 26.891	
Totaal	€ 253.473	€ 199.733	€ 53.740
Per fiscale bon	€ 66,58		

De teamleider TOR/HOR besteedt 20% van zijn tijd aan parkeren. Het onderdeel parkeren wordt voor 5% doorgerekend aan de naheffingsaanslagen.

Het aantal naheffingsaanslagen bedraagt jaarlijks:

	aantal	percentage
Naheffingsaanslagen (fiscaal)	3.000	75%
Mulderbonnen	1.000	25%
Totaal	4.000	100%

De werkelijke kosten per naheffingsaanslag (fiscale bon) zijn € 66,58 (kosten van € 199.733,- / 3.000 naheffingsaanslagen). Dit is hoger dan het wettelijk maximum van € 62,70. We stellen in de parkeerbelastingverordening dan ook voor om het bedrag voor de kosten vast te stellen op €62,70.

b. Communicatie

Het wijzigen van parkeertarieven en het invoeren van kenteken parkeren zal goed gecommuniceerd moeten worden naar de bezoekers van ons centrum. Er wordt een communicatieplan uitgewerkt. Daarnaast wordt de informatie op de parkeerautomaten en de gemeentelijke website aangepast.

c. Uitvoering

Na het raadsbesluit neemt het college een aanwijzingsbesluit. Hiermee worden de parkeertarieven gekoppeld aan een locatie.

De uitvoering bestaat vooral uit het aanpassen van de diverse systemen die met de parkeertarieven werken. Zo moet de software van een ongeveer tweederde van de parkeerautomaten worden aangepast. Dit geldt ook voor de software van de betaalautomaten in de parkeergarages, de software van handhaving en de parkeervergunningen. De speciale bekleding op de parkeerautomaten waar het lage dagtarief gold, wordt verwijderd. Verder worden de providers van het belparkeren ingelicht over de nieuwe parkeertarieven. Zij moeten de gewijzigde tarieven per 1 juli 2019 doorvoeren. Verder wordt de informatie op de parkeerautomaat en op de gemeentelijke website/digitaal loket aangepast.

d. Overlegd met

Berton Wijdeven, hoofd IBOR

Luc Visschers, teamleider IBOR-VS

Patrick Pielaat, teamleider IBOR-TH

Wilco van Oorschot, bedrijfskundig medewerker IBOR-ST

Ronald Arts, adviseur planning & control, FC

Dimphy van Grinsven, Taskforce Centrum

Walter Burg, hoofd servicecentrum, SC-SCS

Joes Tammel, Belastingssamenwerking Oost-Brabant

Jack van Lieshout & Jan van Loon, CMO en COO

Bijlagen:

1. Definitieve evaluatie pilot Oss (aangevuld t/m december 2018)
2. Overzicht verschillende maatregelen en financiële effecten
3. Parkeerbelastingverordening Oss 2019

Samenvatting

Vorig jaar hebben we een pilot uitgevoerd met een laag dagtarief voor het parkeren in het centrum van Oss. Met deze pilot wilden we onderzoeken of een laag dagtarief tot meer bezoekers aan de binnenstad leidt, of dat ze langer blijven. Uit de evaluatie blijkt dat er geen duidelijk verband te zien is tussen het lage dagtarief en de verlenging van de parkeertijd. We willen daarom de pilot beëindigen en het dagtarief aanpassen. Het dagtarief van € 2,50 wordt voor maximaal vier uur, het nieuwe dagtarief (langer dan vier uur) wordt € 4,-. Op het parkeerterrein achter het gemeentehuis willen we het eerste half uur gratis maken. Ook gaan we dit najaar het kentekensparkeren invoeren.