

aan de Raadsleden

Weert, 25 oktober 2012

Onderwerp : aanbieding verbeterde versie parkeerexploitatie d.d. 25 oktober 2012

Geacht Raadslid,

Tijdens de commissie Economische Zaken van 10 oktober 2012 is door de commissieleden gevraagd om een uitleg van de nota parkeerexploitatie.

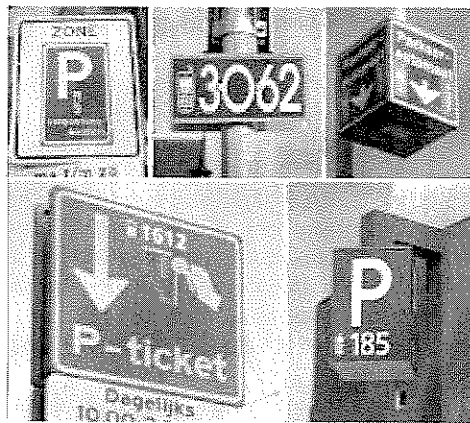
Hierbij ontvangt u een verbeterde versie van de nota parkeerexploitatie d.d. 25 oktober 2012. Deze nota hoort bij het raadsvoorstel met als onderwerp: "Parkeren Weert" dat op 30 oktober aanstaande in de raadsvergadering aan de orde komt.

Met vriendelijke groet,  
namens burgemeester en wethouders

Myriam Meertens  
directeur Ruimte

Bijlage(n) : verbeterde versie parkeerexploitatie

# Nota Parkeerexploitatie Gemeente Weert



**Versie, 25 oktober 2012**

# 1 Voorwoord

De gemeenteraad heeft in haar vergadering van 14 december 2011 gevraagd om een meerjarenoverzicht op te stellen voor de gehele parkeerexploitatie inclusief de nieuwe parkeergarages. De parkeerexploitatie is op te delen in twee onderdelen. Onderdeel één betreft de nieuwe (nog te openen) parkeergarages. Onderdeel twee betreft de overige parkeerlocaties (maaiveldparkeren en bestaande parkeergarages: Ursulinen, Walburgpassage/Kromstraat en huidig stadhuis).

# 2 Inleiding

Om op hoofdlijnen een eerste beeld te krijgen van de parkeerexploitatie van de gemeente Weert is een eerste inventarisatie gemaakt van bestaande gegevens binnen het product parkeren. Deze eerste inventarisatie levert een "foto" op van de huidige situatie van dit product. Deze "foto" is verwoord in onderliggende nota. In de nota is gerekend met verschillende aannames/uitgangspunten.

Door de komst van drie nieuwe parkeergarages is een intensievere sturing op de exploitatie noodzakelijk. De investering voor deze drie nieuwe parkeergarages is bijna 14 miljoen euro. Dit zorgt voor een groter financieel risico in vergelijking met de huidige parkeerlocaties (maaiveldparkeren en drie bestaande parkeergarages).

Om grip te krijgen en te houden op de exploitatie is sturing noodzakelijk. Sturing is nu niet mogelijk omdat het er "even bij gedaan wordt" door verschillende ambtenaren. Sturing kan verzorgd worden door een parkeerbedrijf op te zetten. Inhoudelijk wordt hiervoor verwezen naar de nota parkeerorganisatie. Het parkeerbedrijf moet voorzien in managementinformatie zodat inzichtelijk wordt waarop gestuurd kan worden. Gestuurd kan worden door aan verschillende "knoppen" te draaien. Het begrip "knoppen" draaien kan samengevat worden in de volgende zin: "vanuit inzicht sturen op risico's en bijstellingen doen". Deze "knoppen" bestaan uit de aannames/uitgangspunten zoals ze in onderliggende nota zijn opgenomen (bijvoorbeeld bezettingsgraad, tarief of openstelling).

## **Wat staat er in de nota?**

De gemeente Weert heeft verschillende parkeergarages en terreinen in exploitatie. Tevens zijn er enkele parkeergarages in aanbouw.

In deze nota worden de parkeerexploitaties van de drie in aanbouw zijnde parkeergarages nader toegelicht. Het betreft de volgende parkeergarages:

- Stationskwartier
- Poort van Limburg
- Stadhuis (nieuwbouw)

Er is een parkeerexploitatie van de nieuwe parkeergarages opgemaakt voor een periode van 44 jaar.

Tevens is voor de overige parkeerlocaties een financieel overzicht voor de jaren 2013 t/m 2017 weergegeven.

Tenslotte wordt een financieel overzicht gegeven voor de periode van 2013 t/m 2017 waarin de parkeerexploitaties van zowel de bestaande als de in aanbouw zijnde parkeervoorzieningen van de gemeente Weert zijn opgenomen.

# 3 Parkeerexploitatie

## **3.1 Financiële sturing van de parkeerexploitatie**

In de parkeerexploitatie komen de baten (opbrengsten) en lasten (kosten) die aan het parkeren worden toegerekend samen.

Om de gemeentelijke parkeerexploitatie van de nieuwe parkeergarages te kunnen overzien, te beheersen, te sturen en inzicht te krijgen in de gevolgen van beleidsbeslissingen voor de lange termijn, is inzicht nodig in de verwachte resultaten. Een instrument dat daarvoor in de gemeentelijke begroting aanwezig is, is de meerjarenraming. Omdat deze meerjarenraming echter niet meer dan 4 jaar vooruit kijkt, is dit als instrument voor de parkeerexploitatie niet geschikt.

Daarom is voor de nieuwe parkeergarages een afzonderlijke parkeerexploitatie opgesteld die verder vooruit kijkt. Binnen de gemeente Weert is ervoor gekozen om de nieuwe parkeergarages over een periode van 44 jaar af te schrijven (standaard 40 jaar + 4 jaar extra verlenging afschrijvingstermijn). In deze periode wordt de totale investering tot een waarde van € 0,- afgeschreven. De installaties worden afgeschreven over een periode van 22 jaar. In de parkeerexploitatie is dit als uitgangspunt genomen.

Een parkeerexploitatie opstellen over een periode van 44 jaar voor de bestaande parkeerlocaties is niet mogelijk. Hiervoor zijn onvoldoende gegevens beschikbaar. Zo zijn de stichtingskosten van de garages en de kosten van de installaties niet bekend. Vragen als: wanneer is onderhoud nodig en welk bedrag moet hiervoor beschikbaar worden gesteld, kunnen niet beantwoord worden.

Voor de bestaande parkeerlocaties is daarom geen parkeerexploitatie opgesteld voor een periode van 44 jaar. De periode van de parkeerexploitatie van de bestaande parkeerlocaties sluit aan bij de gemeentelijke begroting en is opgesteld voor een periode van 5 jaar (periode van 2013 t/m 2017 zoals deze ook in de begroting 2013 zijn opgenomen).

De financiële gegevens zijn gebaseerd op de werkelijk gerealiseerde parkeercijfers (inkomsten en uitgaven) van 2011. Hierbij is geen rekening gehouden met de tariefsverhoging in 2012 van € 0,10 en is er ook geen rekening gehouden met de verwachte investeringen (groot onderhoud) van de bestaande parkeerlocaties.

### 3.2 Parkeerareaal

De basis van de parkeerexploitatie voor de drie nieuwe parkeergarages is het aantal openbare parkeerplaatsen die beschikbaar komen. De parkeergarages worden niet tegelijk in exploitatie genomen. De parkeergarages "Poort van Limburg" en "Stationskwartier" worden 2013 in exploitatie genomen. De parkeergarage van het "Stadhuis" in 2014.

In totaal worden de komende twee jaren ongeveer 230 openbare parkeerplaatsen toegevoegd aan het huidige parkeerareaal.

Om de piekuren van de Poort van Limburg op te vangen is het voornemen om, met een nieuwe parkeervoorziening aan de Penitentenstraat, 200 extra parkeerplaatsen te realiseren. Hierover heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden en daarom worden deze extra parkeerplaatsen niet meegenomen.

Parkeerlocatie	Aantal openbare parkeerplaatsen
Poort van Limburg (2013)	76
Stationskwartier (2013)	103
Stadhuis (2014)	288
Ursulinen	228
Walburgpassage/Kromstraat	185
Stadhuis (huidig)	290
Zone 1 maaiveldparkeren	1.034
Zone 2 maaiveldparkeren	728
<b>TOTAAL</b>	<b>2.932</b>

### 3.3 Kosten en opbrengsten nieuwe parkeergarages

Om de kosten in beeld te brengen van de nieuwe parkeergarages is uitgegaan van de stichtingskosten (de kosten van de bouw van de parkeergarages).

De opbrengsten zijn in beeld gebracht door een aanneme te doen van de bezettingsgraad per garage, het tarief en het aantal parkeerplaatsen. Verhuur of verkoop van parkeerplaatsen aan derden wordt ook gezien als een opbrengst. Indien de verhuur of verkoop plaatsvindt op moment dat de parkeergarage in exploitatie wordt genomen, wordt dit bedrag in mindering gebracht op de stichtingskosten.

In de huidige parkeereexploitatie is uitgegaan van de geraamde bezettingsgraden die zijn opgenomen bij de kredietstellingen. De bezettingsgraden zijn gebaseerd op werkelijke bezettingsgraden van de bestaande parkeerlocaties. Per parkeergarage is gekeken naar omgevingsfactoren die van invloed kunnen zijn op de bezetting (bijvoorbeeld aantal parkeermogelijkheden en de parkeerbehoefte in de nabije omgeving). Hierdoor worden verschillende bezettingsgraden binnen de nieuwe parkeergarages zichtbaar.

### 3.4 Algemene uitgangspunten in de exploitatieberekeningen van de nieuwe parkeergarages

Prijspeil	start exploitatie
Exploitatieperiode	44 jaar
Btw (voor zover van toepassing)	21 %
Rentepercentage	3,25 %
Kosten- / Opbrengstenstijging	2,0 % per jaar
Restwaarde parkeergarage	€ 0,-
Onderhoud	€ 400,- / ppl / jaar (gemiddelde)
Openstelling	24 uur / 6 dagen per week
Tarieven	€ 1,20 per uur
Bezettingsgraad	Poort van Limburg: 23 % Stationskwartier: 25 % Stadhuis: 23%

Het tarief van € 1,20 is gebaseerd op het raadsvoorstel van 14 oktober 2010 waarin een krediet beschikbaar is gesteld voor de realisatie van een stadhuis en parkeergarage. In dit voorstel is voorgesteld het tarief met € 0,10 per uur vanaf in gebruik name parkeergarage te verhogen.

De hierboven genoemde uitgangspunten zijn variabelen en kunnen gezien worden als "knoppen" waaraan gedraaid kan worden. Bijvoorbeeld: door marketing meer parkeerders dus een hogere bezettingsgraad dus meer inkomsten.

### 3.5 Financiële conclusies voor de nieuwe parkeergarages

Voor elk in aanbouw zijnde parkeergarage is een aparte parkeereexploitatie opgesteld. Op basis van een exploitatie van 44 jaar is per parkeergarage het exploitatieresultaat te bepalen aan de hand van de berekening van de Netto Contante Waarde (NCW). De Contante Waarde is de waarde van een bedrag waarover pas na een bepaalde periode beschikt kan worden. Oftewel: Je ontvangt over één jaar € 100,00. Stel de rentestand is 4%, dus over één jaar is € 100,00 van nú dus € 104,00 waard.

Omgekeerd: € 100,00 over één jaar is dus nú  $(100/104\%) \times € 100,00 = € 96,15$  waard.

Zoals voor de inkomsten een Contante Waarde is te berekenen, zo is dat ook voor de uitgaven te bepalen. De Netto Contante Waarde (NCW) is het verschil tussen de Contante Waarde van de inkomsten en de Contante Waarde van de uitgaven. Dit wordt voor iedere jaarschijf van de exploitatie – dus 44 jaar – berekend. De optelsom van de NCW van elke jaarschijf geeft het exploitatieresultaat van de parkeergarage aan. Het saldo geeft het verschil tussen de investering in jaar 0 en het exploitatieresultaat (= de dekking) weer.

Over de gehele exploitatieperiode van 44 jaar bedraagt de Netto Contante Waarde van de drie nieuwe parkeergarages per 1-1-2012 van de resultaten € 1.171.928,-- negatief.

	Exploitatieresultaat	Investering nu	Saldo
			NCW
Garage	per 1-1-2012		Per 1-1-2012
Stationskwartier	€ 2.591.955	€ 2.830.000	-€ 238.045
Poort van Limburg	€ 2.433.529	€ 2.349.290	€ 84.239
Stadhuis (nieuwbouw)	€ 7.726.537	€ 8.744.659	-€ 1.018.122
TOTAAL	€ 12.752.022	€ 13.923.949	-€ 1.171.928

NCW 1-1-2012 nieuwe parkeergarages

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de investering, die nu gedaan moet worden om de parkeergarages te realiseren, niet gedekt wordt uit de inkomsten die de komende 44 jaar binnenkomen.

Een goed onderbouwde prognose van parkeerinkomsten is hét fundament om het exploitatieresultaat van de parkeergarages vast te stellen. Allerlei risico's (= de "knoppen") bepalen de omzetspotentie van een garage.

Sturing op deze risico's kan gedaan worden door de parkeermanager. Sturing is mogelijk door aan de "knoppen" te draaien. Bijvoorbeeld: aanpassing van de kosten, verhogen bezettingsgraad, aanpassen tarief of toepassen marketing.

### 3.6 Financiële conclusies voor de bestaande parkeerlocaties

Zoals in hoofdstuk 3.1 aangegeven is een parkeerexploitatie voor de bestaande parkeerlocaties niet op te stellen voor een periode van 44 jaar. De meerjarenbegroting die voor deze locaties is opgesteld is gebaseerd op de werkelijke uitgaven en opbrengsten van 2011.

In 2012 is een tariefverhoging doorgevoerd. De meeropbrengst als gevolg van de tariefsverhoging is geraamd op € 250.000,--. Daarnaast is als gevolg van het afschaffen van het dagtarief (met uitzondering van de parkeergarage van het huidige stadhuis) een meeropbrengst geraamd van € 139.000,-- met ingang van 2012. In totaal is de meeropbrengst, als gevolg van deze twee ingrepen, dus geraamd op € 389.000,--. De opbrengsten van 2012 tot en met augustus laten echter een heel ander beeld zien. Tot en met augustus 2012 is sprake van een meeropbrengst van slechts € 14.000,-- ten opzichte van het jaar 2011. Hieruit kan geconcludeerd worden dat er een afname is van parkeeropbrengsten. Onderzocht moet worden waardoor dit wordt veroorzaakt. Hier ligt een taak weggelegd voor de parkeermanager.

In onderstaande tabel worden de jaarlijkse resultaten weergegeven tot en met het jaar 2017. De resultaatgegevens zijn gegenereerd uit de daadwerkelijke uitgaven en opbrengsten van 2011. In de tabel is geen rekening gehouden met de doorgevoerde tariefverhoging in 2012 van € 0,10. Ook is geen rekening gehouden met de verwachte investeringen (groot onderhoud) van de bestaande parkeerlocaties.

jaar	resultaat bestaande parkeerlocaties
2013	€ 1.166.288
2014	€ 1.189.614
2015	€ 1.213.406
2016	€ 1.237.674
2017	€ 1.262.428

*jaarlijks resultaat bestaande parkeerlocaties. Op basis van werkelijke cijfers 2011.*

### 3.7 Financiële conclusies nieuwe parkeergarages en bestaande parkeerlocaties samen

Voor de bestaande parkeerlocaties is geen exploitatie voor een periode van 44 jaar op te stellen. Dit is een taak voor de parkeermanager om dit in beeld te brengen. Voor de bestaande parkeerlocaties is gewerkt met een begroting t/m 2017. Uit de resultaatgegevens blijkt een positief resultaat (zie tabel hierboven).

Om het jaarlijks resultaat te verkrijgen van de bestaande parkeerlocaties en de nieuwe parkeergarages samen is ook voor de nieuwe parkeergarages het jaarlijks resultaat (van 2013 t/m 2017) in een tabel weergegeven.

jaar	Resultaat nieuwe parkeergarages
2013	-/- € 38.516
2014	-/- € 63.461
2015	-/- € 52.419
2016	-/- € 41.154
2017	-/- € 30.116

*jaarlijks resultaat nieuwe parkeergarages (vanaf 2014 wordt het resultaat van het nieuwe Stadhuis toegevoegd)*

De jaarlijkse resultaten van de huidige parkeerlocaties en nieuwe parkeergarages samen (van 2013 t/m 2017) laten een positief resultaat zien van ongeveer € 1,0 miljoen.

In onderstaande tabel wordt dit nader weergegeven. De kosten en opbrengsten van het product parkeren geven met de huidige inzichten een positief beeld.

jaar	Eindresultaat
2013	€ 1.127.773
2014	€ 1.126.153
2015	€ 1.160.988
2016	€ 1.196.520
2017	€ 1.232.312

*resultaat bestaande parkeerlocaties en nieuwe parkeergarages*

Er is echter nog geen rekening gehouden met eventuele investeringen die noodzakelijk zijn voor de bestaande parkeerlocaties (bijv. Beekstraat) en gevolgen van de keuze voor het fiscaal regime. Er dient een principebesluit genomen te worden of de exploitatie van de huidige en toekomstige parkeergarages en parkeerterreinen die afgesloten worden middels een slagboom, hekwerk of een dergelijke gelijkwaardige voorziening fiscaalrechtelijk of privaatrechtelijk geëxploiteerd worden. Deze keuze heeft, behalve financiële consequenties, ook gevolgen voor de bevoegdheid wie onder andere de tarieven op deze locaties mag vaststellen.

<b>Fiscaalrechtelijk exploiteren</b>	<b>Privaatrechtelijk exploiteren</b>
De gemeenteraad is bevoegd tot het vaststellen van de tarieven.	Het college is bevoegd tot het vaststellen van de tarieven.
Gemeente draagt btw (per 1 juli 2011) over de opbrengst af. De btw op de kosten voor voorzieningen kunnen bij het Btw-compensatiefonds worden geclaimd.	Gemeente draagt btw over opbrengst af. De btw op de kosten voor voorzieningen kunnen bij de aangifte omzetbelasting-belasting worden teruggevraagd.
Invordering: openstaande bedragen zijn eenvoudig invorderbaar; recht van parate executie.	Invordering: specifieke bevoegdheden niet van toepassing. Tijdrovende/dure invordering.

De financiële consequenties van deze varianten worden onderzocht en in beeld gebracht. Ook dit is een taak voor de parkeermanager.

Ook de verwachte gevolgen die het invoeren van het achteraf betaald parkeren heeft voor de handhavingcapaciteit zijn nog niet meegenomen.

## 4 Risicoparagraaf

### 4.1 Knelpunten

De resultaten van de parkeerexploitaties van de gemeente Weert zijn gebaseerd op uitgangspunten en aannames ( de "knoppen") die als input zijn gebruikt voor het exploitatiemodel. Deze input is gebaseerd op gerealiseerde cijfers uit het verleden, daarnaast is de expertise van zowel de gemeente als adviesbureau Metrum toegepast. De lange tijdshorizon is een complicerende factor. Zeker in een maatschappij die voortdurend in beweging is. Daardoor bestaat de kans dat de werkelijk behaalde resultaten afwijken van de input. Logischerwijs heeft dit effect op het totale financiële resultaat.

Onderstaand worden de risico's voor de parkeerexploitatie weergegeven die een financieel effect hebben:

#### ➤ **Bezettingsgraad**

Voor de in aanbouw zijnde parkeergarages wordt gerekend met een bezettingsgraad tussen 23% en 25% gedurende een periode van 6 dagen per week en 24 uur per dag. Deze bezettingsgraad is gebaseerd op de huidige bezettingsgraden van de huidige parkeergarages waarbij per nieuwe garage is gekeken naar de omgevingsfactoren (aantal parkeermogelijkheden en de parkeerbehoefte in de nabije omgeving). Indien de werkelijke bezettingsgraad afwijkt van de aannames die hierin zijn gedaan heeft dit een groot effect op de exploitatieresultaten.

#### ➤ **Parkeertarieven**

Een mutatie in de parkeertarieven heeft een groot financieel effect. In de voorliggende parkeerexploitaties wordt wel al rekenkundig uitgegaan van een jaarlijkse indexering van 2%. In de praktijk betekent dit dat er gemiddeld eens per 5 jaar een verhoging is € 0,10 per uur.

#### ➤ **Jaarlijks onderhoud en exploitatielasten**

Voor de jaarlijkse onderhouds- en exploitatielasten wordt op basis van werkelijk gerealiseerde kosten gerekend met een bedrag van € 400,-- per parkeerplaats per jaar. De landelijke ervaringscijfers voor parkeergebouw geven aan dat deze bedragen



niet toereikend zijn. Normaliter zal er gerekend moeten worden met een bedrag tussen de € 600,- en € 800,- per parkeerplaats per jaar. Voor maaiveld parkeren zijn de kosten aanzienlijk lager dan € 400,- per parkeerplaats per jaar. Vooralsnog gaan wij uit dat het werkelijk bedrag van € 400,- een gemiddelde is over alle parkeerplaatsen binnen de gemeente Weert.

## **4.2 Beïnvloeden knelpunten**

### **➤ Bezettingsgraad en parkeertarieven**

De nieuwe parkeergarages zijn gelegen in de directe omgeving van de openbare parkeerplaatsen binnen zone 2. Dit heeft een directe invloed op de bezettingsgraad van de nieuwe parkeergarages.

Omdat de tarieven in zone 2 volgens het huidige beleid € 0,40 lager zijn dan de tarieven die in de nieuwe parkeergarages worden gehanteerd, mag verwacht worden dat automobilisten daarom de voorkeur geven aan het parkeren in zone 2. De af te leggen loopafstand tot de stad wordt dan voor lief genomen. De nieuwe parkeergarages worden hierdoor ook niet optimaal benut. Lege parkeerplaatsen in de nieuwe parkeergarages zijn dan het gevolg. Om de nieuwe parkeergarages aantrekkelijker te maken voor de automobilisten wordt voorgesteld het tarief van zone 2 met € 0,20 te verhogen naar € 0,90. De verschillen tussen de tarieven van zone 1 en zone 2 worden hierdoor kleiner en verwacht wordt dat dit een positief effect heeft op de bezettingsgraad van de parkeergarages waardoor meteen een afname van de parkeerdruk in de woonwijken wordt voorzien. Ook is er in deze situatie sprake van een meer solide financieel beheer.

Het verhogen van het parkeertarief voor zone 2 is in hoofdzaak bedoeld om de hoge investeringen van de nieuwe parkeergarages optimaal te benutten. Dit door ervoor te zorgen dat de bezettingsgraad van deze parkeergarages toeneemt. Een wezenlijk effect is dat het parkeerbedrijf een gezond financieel resultaat behaalt.

Het verhogen van het parkeertarief in zone 2 naar € 0,90 genereert ongeveer € 50.000,- extra opbrengsten per jaar.

## **5 Conclusies, aanbevelingen en vervolg**

### **5.1 Conclusies**

Uit de parkeerexploitatie van de nieuwe parkeergarages blijkt dat de nieuwe garages gezamenlijk een negatieve Netto Contante Waarde (per 1-1-2012) hebben.

Als de cashflow van de nieuwe parkeergarages worden opgeteld bij de cashflow van de overige parkeerlocaties ontstaat een positieve cashflow tot en met 2017. Kleine afwijkingen in aannames/uitgangspunten (o.a. bezettingsgraad, tarieven) hebben grote financiële gevolgen. Deze zijn in hoofdstuk 4 inzichtelijk gemaakt.

### **5.2 Aanbevelingen**

- Voorgesteld wordt de tarieven van de nieuwe parkeergarages te koppelen aan de tarieven zoals deze worden gehanteerd binnen zone 1. De periode tot de opening van de nieuwe parkeergarage van het stadhuis, is dit tarief € 1,10 per uur. Daarna wordt het tarief € 1,20 per uur.
- Om zoveel mogelijk te kunnen sturen wordt voorgesteld het tarief voor het parkeren binnen zone 2 met € 0,20 te verhogen. De tarieven van zone 1 en 2 komen hierdoor dichterbij elkaar te liggen.

### **5.3 Financiële samenvatting**

- De drie nieuwe parkeergarages komen te liggen binnen het zone 1 tarief;
- Besloten is: als de parkeergarage van het nieuwe stadhuis wordt geopend vindt een verhoging van het tarief plaats met € 0,10 per uur;
- Het parkeertarief van zone 2 wordt verhoogd met € 0,20 per uur;
- In de prioriteiten van 2013 is een investering opgenomen voor het invoeren van een dynamisch parkeerverwijssysteem;
- In de prioriteiten van 2014 is de investering voor het invoeren van het achteraf parkeren opgenomen;
- Beide investeringen zijn in onderliggende parkeerexploitatie niet meegenomen;
- In het eerste kwartaal van 2013 wordt bij de gemeenteraad een voorstel ingediend waarin nieuwe parkeertarieven worden voorgesteld waarmee de investering voor het dynamisch parkeerverwijssysteem wordt gedekt;
- In december 2013 kan de gemeenteraad een voorstel verwachten waarin nieuwe parkeertarieven worden voorgesteld waarmee de investering voor het invoeren van het achteraf parkeren wordt gedekt.

### **5.4 Vervolg**

Tijdens het opstellen van de parkeerexploitatie is gebleken dat sprake is van veel variabelen. Het vergt veel tijd om alle variabelen op een rij te zetten en uit te zoeken hoe deze beïnvloed kunnen worden en welke gevolgen dit heeft. Hieronder wordt een aantal mogelijke onderzoeken opgenoemd die door de toekomstige parkeerorganisatie opgepakt moeten worden.

- fiscaal onderzoek;
- gevolgen invoering achteraf betaald parkeren en handhavingscapaciteit;
- onderhoud en exploitatielasten uitsplitsen en beter in beeld brengen;
- prijzen abonnementen en vergunningen tegen het licht houden;
- in beeld brengen van de exploitatie van bestaande parkeerlocaties voor een langere periode;
- monitoren parkeergegevens van zowel bestaande locaties als nieuwe;
- zone-indeling tegen het licht houden;
- prijselasticiteit toepassen;
- onderzoeken verkeersstromen naar de stad toe;
- marketingstrategie in het algemeen;
- samenwerking centrummanagement (o.a. arrangementen, acties);
- onderzoeken mogelijkheden extra opbrengsten (bijvoorbeeld reclame in parkeergarages).