

Nota voor burgemeester en wethouders

Team
DEV-RM

Onderwerp

Meerjaren Perspectief Parkeren (MPP) 2019

1- Notagegevens		2- Bestuursorgaan	
Notanummer	2019-001197	<input checked="" type="checkbox"/> B & W	03-09-2019
Datum	17-06-2019	<input type="checkbox"/> Raad	--
Programma:		<input type="checkbox"/> Burgemeester	--
03 Leefomgeving		College van B & W	
Portefeuillehouder Weth. Rorink		- Burgemeester	- Weth. Grijsen
		- Weth. De Geest	- Weth. Verhaar
		- Weth. Walder	- Weth. Rorink

Besluitenlijst	d.d.		d.d.		d.d.
<input type="checkbox"/> Akkoordstukken	--	<input type="checkbox"/> Openbaar	--	<input type="checkbox"/> Besloten	--

Routing	d.d.	par.	
programmamanager	28-08-2019	<input type="checkbox"/> adj.secr.	--
regiemanager	28-08-2019	<input checked="" type="checkbox"/> gem.secr.	31-08-2019
wethouder	30-08-2019	BIS Openbaar	
		Status	Definitief 2019-09-05

Bijlagen

B & W d.d.: 03-09-2019

Besloten wordt:

- 1 Het ontwerp Meerjaren Perspectief Parkeren (MPP) 2019 vast te stellen;
- 2 het raadsvoorstel en ontwerp-raadsbesluit vast te stellen;
- 3 de stukken aan te bieden aan de Raad;
- 4 de nota en het besluit openbaar te maken.

Financiële aspecten:

Financiële gevolgen voor de gemeente?	Nee
Begrotingswijziging	Nee

Voorstel openbaarmaking conform Wet Openbaarheid Bestuur (Wob)

- De nota en het besluit openbaar te maken
- De nota en het besluit openbaar te maken vergezeld van bijgaand persbericht
- De nota en het besluit openbaar te maken nadat
- De nota en het besluit openbaar te maken, behalve...
- Het besluit openbaar te maken, maar niet de nota, gelet op artikel:
- De nota en het besluit niet openbaar te maken, gelet op artikel:

Kennisgeving/ Bekendmaking Awb

Kennisgeving (publicatie) conform Awb	Nee
Bekendmaking conform Awb	Nee

ADVIESRADEN:

Toelichting

Inleiding

Het Meerjaren Perspectief Parkeren (MPP) geeft inzicht in het financiële resultaat van het product parkeren. In het MPP 2019 is:

- een actualisatie gemaakt van de uitgaven en inkomsten
- een financiële vertaling gemaakt van de keuzes ten aanzien van parkeren
- en zijn ambities en financiële risico's in kaart gebracht.

Met dit MPP wordt ook invulling gegeven aan de toezegging van het college aan de raad m.b.t. de parkeer(belasting)verordening 2019. Hierin was de volgende tekst opgenomen: "In 2019 verandert het parkeren in de binnenstad; nieuw parkeerterrein de Worp, ingebruikname Stadspoortgarage, autovrij Grote Kerkhof. Het is lastig te voorspellen wat de financiële consequenties zijn van deze maatregelen. Het college stelt voor om pas tariefmaatregelen in de binnenstad te nemen als het totale effect inzichtelijk is. Dus de tarieven voor kort parkeren stijgen niet in 2019. In 2019 worden de financiële consequenties in kaart gebracht, zodat met de programmabegroting 2020 keuzes gemaakt kunnen worden."

Het voorliggende MPP bevat de financiële doorrekening van de gemaakte keuzes, welke maatregelen nodig zijn om de parkeerbegroting sluitend te houden en benoemt risico's. De financiële uitkomsten en voorstellen zijn reeds opgenomen ter besluitvorming in de voorjaarsnota 2019.

Beoogd resultaat

Het beoogde resultaat is een vastgesteld financieel meerjaren plan parkeren en een geactualiseerd beleidskader. Dit plan biedt een kader waaraan afzonderlijke investeringsbeslissingen getoetst kunnen worden op hun consequenties voor de parkeerexploitatie.

Kader

Het Meerjaren Perspectief Parkeren (MPP) 2018

Parkeerbeleidsplan, definitief januari 2013

Ambitiedocument "Deventer: een bericht aan de stad"

Uitkomsten bereikbaarheidsconclaf "Deventer binnen bereik" en de uitwerking hiervan.

Argumenten voor en tegen

Argumenten voor

Door het vaststellen van het Meerjaren Perspectief Parkeren stelt de gemeenteraad het financieel kader vast waarbinnen de investeringsbeslissingen op het gebied van parkeren worden afgewogen. De financiële exploitatie van parkeren kan gezond worden genoemd. De afdracht naar algemene middelen is groter dan nul.

Voorgesteld wordt te blijven investeren. De volgende investeringen onderscheiden we

- Vervangingsinvesteringen (parkeerapparatuur, groot onderhoud Brinkgarage)
- Ontwikkelinvesteringen (digitaliseren parkeervergunning en eerste fase digitaliseren handhaving en invoeren kentekenparkeren)
- Invoeren extra maatregel (met ingang van 2019) om garageparkeren te stimuleren
- Versterken digitalisering parkeerketen.

Daarnaast wordt een nieuwe structuur voorgesteld rondom de reserves en voorzieningen die parkeerge relateerd zijn. De nieuwe structuur maakt een duidelijker en transparanter onderscheid tussen de diverse bestedingsdoelen.

In het MPP zijn op basis van het advies van de rekenkamercommissie nu ook de beleidsdoelstellingen en beleidsmaatregelen benoemd. Hiermee wordt de overzichtelijkheid en de samenhang der dingen vergroot tot het

moment dat de omgevingsvisie gereed is. In het MPP wordt aangekondigd dat met name de parkeereis en -normen in de binnenstad heroverwogen moeten worden. Onder andere hiervoor heeft uw college al een discussienotitie vastgesteld die op 11 september a.s. door de raad wordt behandeld.

Daarnaast wordt voorgesteld om de taakstelling omzetten vergunningparkeren te halveren om het risico voor de parkeerexploitatie te verlagen.

Argumenten tegen

De reserve is te klein om alle financiële consequenties op te vangen. Aanvullende maatregelen zijn nodig. Met name de versoering van de bewaking bij de fietsenstalling ligt gevoelig en wijkt af van het bestuursakkoord, al jaren ingezet beleid en de binnenstadvisie.

Extern draagvlak (partners)

De huidige voorstellen passen binnen de kaders die staan in het parkeerbeleidsplan en tot stand zijn gekomen via een brede consultatie.

De maatregelen om de parkeertarieven met 0,7% extra te verhogen ten opzichte van de indexatie heeft (in het algemeen) geen draagvlak bij ondernemers en vastgoedeigenaren en wijkt af van de binnenstadvisie van SDBM.

De uitvoeringsprojecten worden separaat besproken met de omgeving.

Financiële consequenties

Bij het vaststellen van de voorjaarsnota 2019 is de meerjarenbegroting van parkeren reeds gewijzigd op de volgende aspecten.

- minder inkomsten autovrij Grote Kerkhof € 110.000
- meer inkomsten koopzondagen € 50.000
- verlagen taakstelling omzetten vergunning parkeren met € 150.000
- versterken digitalisering parkeerketen met € 60.000

De reserve is te klein om alle financiële consequenties op te vangen. Aanvullende maatregelen zijn nodig. Om niet de parkeerexploitatie of de algemene middelen te zwaar te belasten heeft het de voorkeur een combinatie van maatregelen te nemen:

- komende zes jaar extra tariefsverhoging van 0,7% (totaal jaarlijks 3,6% verhoging) in de periode 2020-2025
- een gefaseerde verlaging afdracht algemene middelen.

Bij de behandeling van de VJN is een motie aangenomen om de versoering van de bewaakte fietsenstalling niet als maatregel mee te nemen. Daardoor resteert er een taakstelling van 8.000 structureel.

Omdat bij de laatste prognose de inkomsten mee lijken te vallen wordt vooralsnog geen vervangende maatregel voorgesteld. Afhankelijk van de verdere ontwikkeling van de inkomsten kan bij de parkeer(belasting)verordening worden bekeken in hoeverre de tarieven werkelijk aanvullend geïndexeerd moeten worden.

De 2 genoemde financiële consequenties zijn reeds meegenomen bij de voorjaarsnota 2019. Het vaststellen van dit MPP heeft daarmee geen aanvullende financiële consequenties.

Aanpak/uitvoering

De vervangingsinvesteringen en ontwikkelinvesteringen worden in 2019 uitgevoerd en/ of in gang gezet. Bij de meerjarenbegroting 2020 zal ook de parkeer(belasting)verordening worden aangeboden aan de Raad. Hierin zullen de tariefmaatregelen zijn uitgewerkt.

Parallel zal met de raad de aanpassing van de parkeereis en -norm voor de binnenstad worden besproken.

RAADSVOORSTEL

Onderwerp Meerjaren Perspectief Parkeren (MPP) 2019

Agendapunt

Voorstelnummer

Team

2019-001197

DEV-RM

Portef.houder

BenW-besluit d.d.:

Weth. Rorink

3 september 2019

Voorstel

1. Het Meerjaren Perspectief Parkeren 2019 vast te stellen;
2. Een reserve investeringen parkeren in te stellen;
3. De reserve parkeerbijdrage bouwaanvragen om te zetten naar een voorziening met als beoogd doel te investeren in de kwaliteit en kwantiteit van de parkeer capaciteit zoals verwoord in het huidige beleid;
4. Het parkeertarief de komende 6 jaar (2020-2025) met 0,7% extra bovenop de reguliere indexering te verhogen;
5. De verrekening met de egaliseringsreserve parkeren vast te stellen op basis van dit MPP;
6. De programmabegroting te wijzigen.

Kern van het raadsvoorstel

Het Meerjaren Perspectief Parkeren (MPP) geeft inzicht in het financiële resultaat van het productparkeren. In het MPP 2019 wordt:

- een actualisatie gemaakt van de uitgaven en inkomsten
- een financiële vertaling gemaakt van de keuzes ten aanzien van parkeren
- en zijn ambities en financiële risico's in kaart gebracht.

Met dit MPP wordt ook invulling gegeven aan de toezegging van het college m.b.t. de parkeer(belasting)verordening 2019. Hierin was de volgende tekst opgenomen: "In 2019 verandert het parkeren in de binnenstad; nieuw parkeerterrein de Worp, ingebruikname Stadspoortgarage, autovrij Grote Kerkhof. Het is lastig te voorspellen wat de financiële consequenties zijn van deze maatregelen. Het college stelt voor om pas tariefmaatregelen in de binnenstad te nemen als het totale effect inzichtelijk is. Dus de tarieven voor kort parkeren stijgen niet in 2019. In 2019 worden de financiële consequenties in kaart gebracht, zodat met de programmabegroting 2020 keuzes gemaakt kunnen worden."

Het voorliggende MPP bevat de financiële doorrekening van de gemaakte keuzes, welke maatregelen nodig zijn om de parkeerbegroting sluitend te houden en benoemt risico's. De financiële uitkomsten en voorstellen zijn reeds opgenomen ter besluitvorming in de voorjaarsnota 2019.

Beoogd resultaat

Het beoogde resultaat is een vastgesteld financieel meerjaren plan parkeren en een geactualiseerd beleidskader. Dit plan biedt een kader waaraan afzonderlijke investeringsbeslissingen getoetst kunnen worden op hun consequenties voor de parkeerexploitatie.

Kader

- Het Meerjaren Perspectief Parkeren (MPP) 2018
- Parkeerbeleidsplan, definitief januari 2013
- Ambitiedocument "Deventer: een bericht aan de stad"
- Uitkomsten bereikbaarheidsconclaf "Deventer binnen bereik" en de uitwerking hiervan.

Argumenten ten behoeve van de raad

Argumenten voor

Door het vaststellen van het Meerjaren Perspectief Parkeren stelt de Gemeenteraad het financieel kader vast waarbinnen de investeringsbeslissingen op het gebied van parkeren worden afgewogen. De financiële exploitatie van parkeren kan gezond worden genoemd. De afdracht naar algemene middelen is groter dan nul.

Voorgesteld wordt te blijven investeren. De volgende investeringen onderscheiden we

- Vervangingsinvesteringen (parkeerapparatuur, groot onderhoud Brinkgarage)
- Ontwikkelinvesteringen (digitaliseren parkeervergunning en eerste fase digitaliseren handhaving en invoeren kentekensparkeren)
- Invoeren extra maatregel (met ingang van 2019) om garageparkeren te stimuleren
- Versterken digitalisering parkeerketen.

Daarnaast wordt een nieuwe structuur voorgesteld rondom de reserves en voorzieningen die parkeergegerelateerd zijn. De nieuwe structuur maakt een duidelijker en transparanter onderscheid tussen de diverse bestedingsdoelen.

In het MPP zijn op basis van het advies van de rekenkamercommissie nu ook de beleidsdoelstellingen en beleidsmaatregelen benoemd. Hiermee wordt de overzichtelijkheid en de samenhang der dingen vergroot tot het moment dat de omgevingsvisie gereed is. In het MPP wordt aangekondigd dat er met name de parkeereis en -normen in de binnenstad heroverwogen moeten worden. Onder andere hierover is door ons college een discussienotitie opgesteld die separaat met de raad wordt besproken.

Argumenten tegen

De reserve is te klein om alle financiële consequenties op te vangen. Aanvullende maatregelen zijn nodig.

Ketenpartners/ participatie

De huidige voorstellen passen binnen de kaders die staan in het parkeerbeleidsplan en tot stand zijn gekomen via een brede consultatie. De maatregelen om de parkeertarieven met 0,7% extra te verhogen ten opzichte van de indexatie heeft (in het algemeen) geen draagvlak bij ondernemers en vastgoedeigenaren en wijkt af van de binnenstadvisie van SDBM. De uitvoeringsprojecten worden separaat besproken met de omgeving.

Financiële consequenties

Bij het vaststellen van de voorjaarsnota 2019 is de meerjarenbegroting van parkeren reeds gewijzigd op de volgende aspecten.

- minder inkomsten autovrij Grote Kerkhof € 110.000
- meer inkomsten koopzondagen € 50.000
- verlagen taakstelling omzetten vergunning parkeren met € 150.000
- versterken digitalisering parkeerketen met € 60.000.

De reserve is te klein om alle financiële consequenties op te vangen. Aanvullende maatregelen zijn nodig. Om niet de parkeerexploitatie of de algemene middelen te zwaar te belasten heeft het de voorkeur een combinatie van maatregelen te nemen:

- komende zes jaar extra tariefsverhoging van 0,7% (totaal jaarlijks 3,6% verhoging) in de periode 2020-2025
- een gefaseerde verlaging afdracht algemene middelen.

Bij de behandeling van de VJN is een motie aangenomen om de versobering van de bewaakte fietsenstalling niet als maatregel mee te nemen. Daardoor resteert er een taakstelling van 8.000 structureel.

Omdat bij de laatste prognose de inkomsten mee lijken te vallen wordt vooralsnog geen vervangende maatregel voorgesteld. Afhankelijk van de verdere ontwikkeling van de inkomsten kan bij de parkeer(belasting)verordening worden bekeken in hoeverre de tarieven werkelijk aanvullend geïndexeerd moeten worden.

De 2 genoemde financiële consequenties zijn reeds meegenomen bij de voorjaarsnota 2019. Het vaststellen van dit MPP heeft daarmee geen aanvullende financiële consequenties.

Betrokkenheid van de raad

Bij de meerjarenbegroting 2020 zal ook de parkeer(belasting)verordening worden aangeboden aan de Raad. Hierin zullen de tariefmaatregelen zijn uitgewerkt.

Parallel zal met de raad de aanpassing van de parkeereis en -norm voor de binnenstad worden besproken.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer,
de secretaris, de burgemeester,



M.A. Kossen



R.C. König

RAADSBESLUIT

Onderwerp Meerjaren Perspectief Parkeren (MPP) 2019
Voorstelnummer 2019-001197
Raadstafel d.d. --
Raadsvergadering

De raad van de gemeente Deventer,

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 3 september 2019, nummer 2019-001197.

BESLUIT

- 1 Het Meerjaren Perspectief Parkeren 2019 vast te stellen;
- 2 Een reserve investeringen parkeren in te stellen;
- 3 De reserve parkeerbijdrage bouwaanvragen om te zetten naar een voorziening met als beoogd doel te investeren in de kwaliteit en kwantiteit van de parkeercapaciteit zoals verwoord in het huidige beleid;
- 4 Het parkeertarief de komende 6 jaar (2020-2025) met 0,7% extra bovenop de reguliere indexering te verhogen;
- 5 De verrekening met de egalisatiereserve parkeren vast te stellen op basis van dit MPP;
- 6 De programmabegroting te wijzigen.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van
De raad voornoemd,
de griffier,

de voorzitter,

A. Kerver

R.C. König

Meerjaren Perspectief Parkeren

MPP 2019
juni 2019

Inhoud

1	Beleidsontwikkelingen	5
1.1	Inleiding	5
1.2	Context	5
1.3	Centraal beleidsuitgangspunt	5
1.4	Stand van zaken parkeerbeleid	5
1.5	Stand van zaken organisatie	6
1.6	Stand van zaken uitvoering	6
2	Actualisatie exploitatie parkeren	8
2.1	Inleiding	8
2.2	Autonome ontwikkelingen	8
2.3	Niet-autonome ontwikkelingen	9
3	Actualisatie investeringen parkeren	10
3.1	Inleiding	10
3.2	Vervangingsinvesteringen	10
3.3	Ontwikkelinvesteringen	10
4	Uitkomsten Meerjaren Perspectief Parkeren	13
4.1	Inleiding	13
4.2	Basisberekening	13
4.3	Maatregelen	14
5	Risico's	16
5.1	Prijspeil ontwikkelingen	16
5.2	Parkeren De Worp – autovrij Grote Kerkhof	16
5.3	Omzetten vergunning parkeren	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
5.4	Diverse maatschappelijke ontwikkelingen	16
5.5	Groot onderhoud parkeergarages	16
	BIJLAGE I FINANCIËLE UITGANGSPUNTEN	17

Inleiding

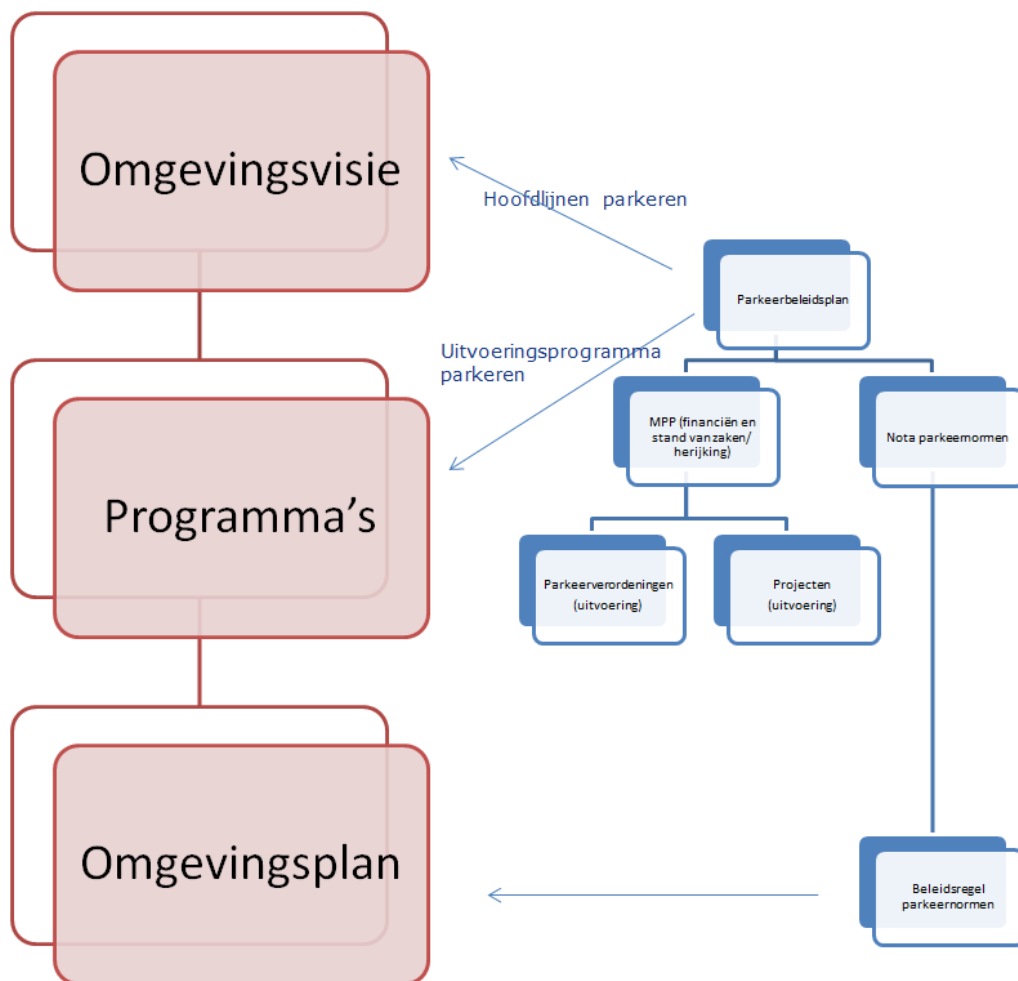
In 2007 is voor het eerst het Meerjaren Perspectief Parkeren (MPP) door de raad vastgesteld. Het MPP en de toelichting geven inzicht in het financiële resultaat van het product parkeren. In het MPP wordt een actualisatie gemaakt van de uitgaven en inkomsten. Daarnaast wordt in het MPP een financiële vertaling van de ambities van de gemeenten ten aanzien van parkeren voor het product parkeren gemaakt.

Begin 2018 is het MPP voor het laatst geactualiseerd en vastgesteld. Het doel van dit geactualiseerde MPP is dan ook om in beeld te brengen welke financiële consequenties de ambities en ontwikkelingen rondom parkeren hebben op de meerjarenbegroting van parkeren.

De Raad heeft in 2013 het Parkeerbeleidsplan vastgesteld. Veel maatregelen en projecten van het parkeerbeleidsplan zijn uitgevoerd.

Dit betekent niet dat het werkveld van parkeren niet in beweging is.

Momenteel is de concept Omgevingsvisie gereed en (op termijn) komt er een omgevingsplan. Dat zijn bij uitstek documenten om het belang van parkeren voor de realisatie van ruimtelijke, economische en sociale (leefbaarheid) componenten in samenhang te beschouwen. Tot het moment dat in de Omgevingsvisie dit integrale vraagstuk is benoemd en waar nodig beleidsuitgangspunten zijn herijkt, zal het MPP de stand van zaken benoemen.



1 Beleidsontwikkelingen

1.1 Inleiding

De (beleids)discussie rondom parkeren is op dit moment aan het schuiven. Meer en meer komt de (bijdrage aan de) beleving van de binnenstad, de digitaliseringsopgave en de dienstverlening centraal te staan. Dit hoofdstuk geeft een overzicht van hoe de uitgevoerde maatregelen en genomen beslissingen bijdragen aan de ambities en doelstellingen voor parkeren.

1.2 Context

In de laatste maanden van 2016 heeft de Rekenkamercommissie Deventer een onderzoek uitgevoerd naar de doelmatigheid en doeltreffendheid van het parkeerbeleid van de gemeente Deventer. Bij brief van 4 januari 2017 heeft de Commissie de resultaten hiervan aan de Gemeenteraad aangeboden. De resultaten zijn gepresenteerd en het College heeft in februari 2017 een reactie gegeven die in de Raad is besproken. Een van de onderdelen waarop de Rekenkamercommissie aanbevelingen gaf, was het thema 'Beleidsdoelen'.

De RKC constateerde dat het beleid sturend en regulerend is op ruimtelijke, economische en sociale componenten. Het vormt een samenhangend geheel en het beleid is logisch opgebouwd. Er waren echter verschillende vindplaatsen voor dit beleid, wat het minder overzichtelijk maakte. Overigens constateerde de Commissie ook dat het uitgangspunt van het parkeerbeleid in zijn algemeenheid wordt onderschreven door belanghebbenden. Het College heeft toen voorgesteld om, vanuit het beleid uit de Omgevingsvisie een pragmatische en efficiënte oplossing te kiezen en het Meerjarenperspectief Deventer (MPP) mede te gaan gebruiken om de beleidsdoelstellingen, het pakket uitvoeringsmaatregelen en de stand van zaken in de verschillende operationele dossiers te benoemen. Daardoor wordt het MPP een breder document dan louter financieel. Hiermee worden de overzichtelijkheid en de samenhang der dingen vergroot.

1.3 Centraal beleidsuitgangspunt

Ons centrale beleidsuitgangspunt staat nog stevig overeind: zorg door een ondersteunend parkeerbeleid dat de binnenstad goed functioneert op alle fronten (wonen, werken, beleven) en houd deze goed bereikbaar door het creëren van voldoende stallingscapaciteit aan de randen van de binnenstad.

In zijn algemeenheid willen we onze mobiliteit duurzamer maken. De meest ultieme manier daarvan is het stimuleren van het fietsgebruik. Als dat werkt, betekent dat iets voor de parkeercapaciteit die we nodig hebben voor auto's. Het heeft echter ook gevolgen voor onze opgave inzake fietsparkeren.

1.4 Stand van zaken parkeerbeleid

We werken hard aan de basis van het parkeerbeleid. Parkeerbeleid staat of valt met het antwoord op de vraag hoeveel parkeercapaciteit er nodig is in een bepaald omgeving en wie er verantwoordelijk is voor het realiseren van die capaciteit.

Beleidsmatig signaleren we het volgende belangrijke aandachtspunt. Door de strikte parkeernormering en de bijbehorende afkoop/afdracht die we toepassen, lopen positieve ontwikkelingen in met name de binnenstad nogal eens stuk. Dat verhoudt zich lastig met het centrale beleidsuitgangspunt. In dat kader speelt ook het parkeerfonds een rol. Wat dient de functie te zijn van dit parkeerfonds en hoe voeden we deze.

Op basis van voorgaande signalering willen we met de raad de volgende (beleids)dossiers verder uitwerken in 2019:

- Actualisering nota Parkeernormen;
- Herziening Parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen;
- Doorontwikkeling parkeerfonds;

Naast deze beleidsdiscussies hebben we ook nog enkele lopende (beleids)dossiers:

- Uitgiftebeleid Parkeerrechten (loopt door in 2020 vanwege de digitalisering);
- Gebruik parkeergarages door vergunninghouders;
- Upgrade parkeergarage Brink.

Zwaartepunt van de beleidsontwikkeling in 2019 ligt dus op de parkeernormen, parkeereisen en het bereikbaarheidsfonds. Deze kunnen niet los van elkaar worden gezien en zijn de basis van parkeerbeleid binnen de ruimtelijke ordening; de vraag hoeveel parkeerplaatsen er gerealiseerd moeten worden bij bouwprojecten. Met name de nota Parkeernormen moet zijn plaats krijgen in de omgevingsplannen. We willen daar flexibeler mee omgaan. De grote wijziging is dat we voornemens zijn in het centrum de nulnorm willen gaan toepassen. Dat betekent dat ontwikkelaars geen parkeervoorzieningen “op eigen terrein” meer hoeven te realiseren bij (ver)bouw maar dat de gemeente ook geen parkeervergunningen meer verstrekt aan bewoners van nieuwe woningen. In de loop van 2019 zullen we met voorstellen richting Gemeenteraad komen. Er zitten geen financiële gevolgen aan het proces dus deze zijn ook niet doorgerekend.

Het flexibeler toepassen van parkeernormen in het centrum brengt het risico met zich mee dat parkeerders elders een plaatsje gaan zoeken. Dat betekent dat de kans toeneemt dat mensen in de schilwijken willen gaan parkeren dus ook daar moeten we in de nadere uitwerking oog voor hebben.

Een meer praktische uitwerking van het parkeerbeleid is de upgrade van Brinkgarage, daarmee wordt in 2020 gestart. Deze upgrade moet vooral een kwaliteitsslag van deze parkeergarage tot gevolg hebben. Om het gebruik van parkeergarages door vergunninghouders mogelijk te maken, wordt momenteel een tijdelijke oplossing uitgewerkt. Een goede oplossing is pas mogelijk als het digitaliseringstraject in een verder stadium is.

Daarnaast spelen er verder diverse voornemens die in 2019 verder vorm moeten krijgen. Het gaat vooral over beleid met betrekking tot het plaatsen van laadpalen en over de invloed die deelauto's hebben op de parkeerbehoefte. Omdat het aandeel elektrische auto's én deelauto's nog betrekkelijk laag is, verwachten we niet dat dit zal leiden tot grote wijzigingen in beleid en exploitatie van parkeren. Op het eerste gezicht zullen de financiële gevolgen beperkt zijn.

Er is ook een voornemen om voldoende laadpalen aan te bieden in parkeergarages. De vraag naar oplaadpalen is momenteel echter zo groot dat het maanden duurt voordat laadpalen daadwerkelijk geplaatst worden en dat leidt tot vertraging.

1.5 Stand van zaken organisatie

In 2018 en 2019 vinden enkele organisatorische ontwikkelingen in de parkeerketen plaats. Deze zijn:

- Digitalisering van parkeervergunningen (beheerssysteem);
- Ontvlechting van Parkeerservice (organisatiewijziging).

Beide activiteiten hebben een forse impact op het functioneren binnen de parkeerketen. De activiteiten moeten de organisatie slagvaardiger en minder kwetsbaar maken en vinden vooral achter de schermen plaats. Tijdens de verbouwing gaat de verkoop gewoon door maar sommige wenselijke beleidswijzigingen kunnen pas in gang gezet worden als omstreeks eind 2019 de ontwikkelingen zijn afgerond. Dit vraagt ook om een extra investering in de parkeerketen.

1.6 Stand van zaken uitvoering

De afgelopen 2 jaren hebben we resultaten geboekt door het realiseren van nieuwe parkeercapaciteit en het verbeteren van bestaande parkeercapaciteit. Tegelijkertijd hebben we op enkele plekken parkeerplaatsen opgeheven om nieuwe functies in de binnenstad mogelijk te maken. Recent zijn de volgende projecten afgerond:

- Parkeervrij maken Grote Kerkhof;
- Uitbreiding De Worp;
- Opknappen parkeergarage Stadspoort.

De afgeronde projecten zijn vooral gericht op het bieden van meer kwaliteit aan het historisch centrum en om ruimte te maken voor een centrale doelstelling: schep ruimte om te beleven.

Met deze maatregelen hebben we een groot deel van de uitvoeringsmaatregelen van het Parkeerbeleidsplan uit 2013 voltooid.

2 Actualisatie exploitatie parkeren

2.1 Inleiding

In 2019 veranderde het parkeren in de binnenstad; nieuw parkeerterrein de Worp, ingebruikname Stadspoortgarage, autovrij Grote Kerkhof. Het is lastig te voorspellen wat de financiële consequenties zijn van deze maatregelen. Het college heeft voorgesteld om pas tariefmaatregelen in de binnenstad te nemen als het totale effect inzichtelijk is. Dus de tarieven voor kort parkeren zijn in de parkeer(belasting)verordening in 2019 niet gestegen.

Afgesproken is om de financiële consequenties in kaart te brengen via het voorliggende MPP, zodat met de programmabegroting 2020 keuzes gemaakt kunnen worden.

2.2 Autonome ontwikkelingen

Naast de beleidsontwikkelingen zijn er ook diverse (autonome) ontwikkelingen die de inkomsten en uitgaven van de parkeerexploitatie beïnvloeden.

Ten aanzien van de uitgaven en inkomsten is iedere begrotingspost weer geactualiseerd. Een uitgebreide beschrijving is opgenomen in bijlage I. De belangrijkste wijzigingen zijn:

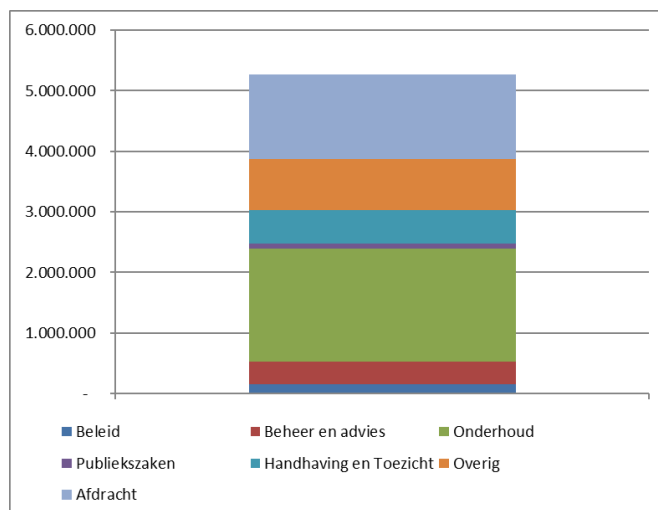
- derving inkomsten van € 110.000 structureel als gevolg van een autovrij Grote Kerkhof
- stijging inkomsten als gevolg van koopzondagen € 50.000 structureel

Deze aanpassingen zijn reeds opgenomen als wijziging bij de voorjaarsnota 2019.

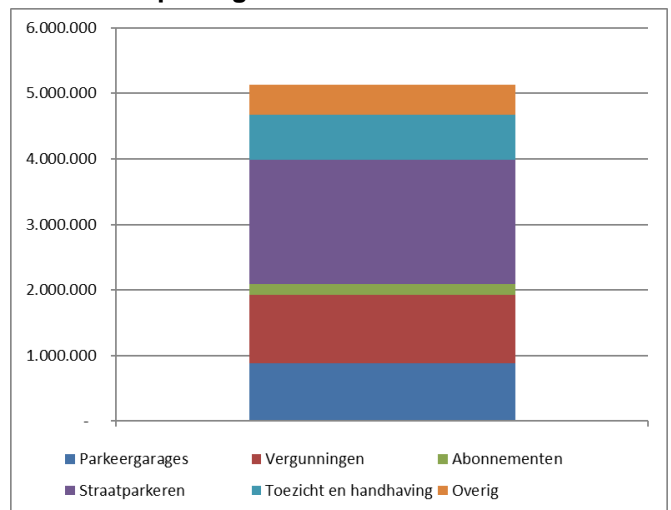
In het algemeen laten de inkomsten waaronder de inkomsten uit betaald parkeren een stijgende lijn zien. De inkomsten liggen voor het eerst in jaren weer op of boven de begroting. Deze raming hoeft dan ook niet te worden aangepast. Wel zien wij diverse maatschappelijke ontwikkelingen op ons afkomen, zoals meer fiets, minder auto, belparkeren (zie hoofdstuk risico's).

Na de autonome ontwikkelingen is de verdeling van de kosten en opbrengsten als volgt:

Overzicht kosten



Overzicht opbrengsten



In het overzicht van de kosten is onder afdracht de winstafdracht van € 800.000 meegenomen. Daarnaast zitten in de afdracht financieel neutrale (technische) afdrachten zoals rente, bedrijfsvoering en BTW.

De posten overige kosten en opbrengsten bestaan uit:

- parkeerruimte verhuur
- subsidie voetveer/pontje
- fietsenstallingen
- projecten (die veelal gedekt worden vanuit reserves)
- centrumbus

2.3 Niet-autonome ontwikkelingen

Naast de ontwikkelingen rondom de uitgaven en inkomsten die nagenoeg niet beïnvloedbaar zijn, maken we ook bestuurlijke keuzes. Voor 2019 stellen we twee beleidskeuzes voor die de financiën van de parkeerexploitatie beïnvloeden. Dit is reeds voorgesteld bij de voorjaarsnota 2019.

versterking parkeerketen

Beleidsmatig is het advies om de organisatie beter te stroomlijnen (focus verbeteren, kwetsbaarheid verkleinen) vanuit de ontwikkelingen rondom de digitalisering en meer af te stemmen op het product parkeren (zie ook paragraaf 1.5). Dit advies is ook gebaseerd op het gevolg van het besluit om uit te treden bij de coöperatie parkeerservice. Dit resulteert in het opzetten van een regieteam parkeren. Hierbij is het nodig om aan de backoffice kant capaciteit toe te voegen. De nieuwe organisatie richt zich op aansturing van de gehele parkeerketen. Specifiek komt er capaciteit beschikbaar voor aansturing van het digitale proces van vergunningen/ abonnementen maar ook communicatie/marketing e.d. Dit versterking betekent een extra last met een netto effect van € 60.000 vanaf 2020.

taakstelling omzetten vergunning parkeren wordt voor 50% gehaald

Op dit moment is de taakstelling om € 300.000 extra inkomsten uit naheffingsaanslagen te halen door het vergunning parkeren om te zetten in betaald parkeren (fiscalisering). In plaats van naar het rijk komen de naheffingsaanslagen op deze manier ten gunste aan de gemeente. In 2018 zijn de extra inkomsten uit naheffingsaanslagen €150.000 in plaats van de begrote € 300.000.

Voor het halen van de oorspronkelijke taakstelling is het digitaliseren van de gehele parkeerketen van belang (op dit moment zijn wij alleen bezig met het digitaliseren van de parkeervergunningen). Als de gehele parkeerketen gedigitaliseerd is, kunnen we efficiënter handhaven waardoor de inkomsten uit naheffingsaanslagen verder zullen toenemen. Door een gerichter toezicht en handhaving kunnen de inkomsten nog verder worden vergroot. Kanttekening hierbij is wel dat een efficiënter en gerichter toezicht een positief effect heeft op de betalingsbereidheid. Dit effect drukt weer de inkomsten uit naheffingsaanslagen zullen stabiliseren).

Voor nu lijkt de taakstelling wel erg ambitieus. Het college stelt voor de taakstelling te halveren. Mochten in de toekomst de inkomsten toch hoger liggen, dan kunnen deze worden gebruikt voor verdere investeringen.

centrumbus

Een andere beleidskeuze die reeds genomen is, maar die wel de parkeerexploitatie beïnvloed is de financiering van de Centrumbus. De komende 5 jaren zal het exploitatietekort (met een maximum van € 20.000) nog gedekt worden uit de parkeerexploitatie.

3 Actualisatie investeringen parkeren

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt onderscheid gemaakt in vervangingsinvesteringen en ontwikkelinvesteringen. Vervangingsinvesteringen zijn de investeringen die nodig zijn om het parkeerbedrijf gelijkblijvend niveau te laten functioneren met het beschikbare aanbod van parkeervoorzieningen. Versleten of verouderde apparatuur zal vervangen moeten worden conform een vervangingsplanning. Ontwikkelinvesteringen zijn de investeringen vanuit parkeren om (mede) invulling te geven aan de ambities en ontwikkelingen vanuit het parkeerbeleidsplan.

3.2 Vervangingsinvesteringen

De volgende vervangingsinvesteringen zijn opgenomen in het huidige MPP:

- noodzakelijke vervangingsinvesteringen in straatapparatuur elk jaar 5 apparaten a € 50.000 vanuit de exploitatie (niet activeren, ligt onder de activeringsgrens van € 25.000)
- noodzakelijke vervangingsinvesteringen in parkeerapparatuur en de installatie en voorzieningen in garages in 2025 € 500.000 (eens per 10 jaar), inclusief vervangen verlichting, bebording, speedgates, camerasystemen (incl de kabels). Het investeringsbudget van € 500.000 wordt jaarlijkse geïndexeerd met de prijsindex van 1,8%. Vanaf 2019 is nog € 186.000 beschikbaar voor vervangingsinvesteringen van het oorspronkelijk krediet dat in 2015 beschikbaar is gekomen.
- groot onderhoud Brinkgarage a € 1,5 miljoen stond geprognosticeerd in 2018. Hiervan is bij de derde kwartaalrapportage 2018 € 180.000 beschikbaar gesteld als voorbereidingskrediet. Als uitgangspunt is gehanteerd dat in 2020 de volledige € 1,5 mln geïnvesteerd wordt. Vanaf 2021 is de kapitaallast meegenomen in de begroting. Waarschijnlijk zal tijdelijke/ gedeeltelijke sluiting van de garage tijdens de renovatie tot minder inkomsten leiden. Hier is geen rekening mee gehouden. Wanneer de renovatie gereed is zal het MJOP geactualiseerd worden. Dat is nog niet financieel verwerkt. Voor het publiekrechtelijke deel is € 275.000 beschikbaar, met als dekking reserve parkeerbijdragen.

3.3 Ontwikkelingsinvesteringen

Deventer is een gastvrije stad, mensen zijn welkom, nu en in de toekomst. De verwoorde ambities en ontwikkelingen van Deventer in de binnenstad leiden tot een lijst met benodigde investeringen. De benodigde ontwikkelingsinvesteringen zijn opgenomen in het Parkeerbeleidsplan 2013.

Alle investeringen kunnen niet in 1 keer worden betaald. Dit is echter ook niet nodig, omdat de behoefte aan betere benutting van de bestaande capaciteit en uitbreiding van de parkeercapaciteit gefaseerd kan worden gerealiseerd. De fasering zelf is eveneens uitgewerkt in het parkeerbeleidsplan.

De volgende ontwikkelingsinvesteringen zijn opgenomen in de berekening van het huidige MPP:

- Renovatie Stadspoortgarage is gereed. Totale investering 2,2 mln (investering is voor € 1,5 mln gedekt uit algemene middelen, € 0,244 mln bijdragen derden, € 0,124 mln vervangingsbudget MPP en € 0,350 mln reserve bouwbijdragen). Er zijn diverse aanvullende maatregelen geschrappt uit de renovatie, maar die op termijn wel gaan spelen. Van de stadspoortgarage zal nog een nieuw MJOP opgesteld worden. Dit is nog niet financieel verwerkt.
- Parkeren De Worp van € 0,45 mln (investeringskrediet vastgesteld met dekking reserve bouwbijdragen). Het beheer en onderhoud van het terrein wordt meegenomen bij toevoeging areaalacres programma Leefomgeving.
- een nieuw digitaal parkeervergunningstelsysteem inclusief herschikking parkeertaken, voorbereidingskosten aanbesteding en aanschaf van het nieuwe parkeervergunningstelsysteem. Het betreft een investeringsbudget van € 500.000, verdeeld over 2018 en 2019. Dit leidt tot een structurele kapitaallast van € 57.130 vanaf 2020, dat gedekt wordt uit de parkeerexploitatie (dekking MPP 2018, bedrag is via kwartaalrapportage 2018 reeds beschikbaar).
- Investerings in Park en Walk moeten nog vastgesteld worden en gaan mee met de binnenstadsagenda, dus zijn niet meegenomen.

Digitalisering

De komende jaren zullen we verder investeren in het digitaliseren van de gehele dienstverlening rondom parkeren. Dit is meer dan het uitgeven van de parkeervergunningen via een online systeem. Het gaat erom dat alle parkeeracties/rechten digitaal vergeven worden en te controleren zijn. Het gaat hierbij om de kortparkeeders op straat, vergunninghouders, maar ook mensen met een ontheffing of een gehandicapten parkeerkaart.

Hiervoor moeten alle systemen aangepast worden. Dit kan in een keer maar vraagt om een grote investering. Op dit moment wordt ingezet op het gefaseerd digitaliseren. Wanneer apparatuur vervangen moet worden, wordt gelijk een digitaliseringsslag gemaakt. Het kost hierdoor meer tijd.

De volgende maatregelen worden specifiek voorzien:

- invoeren kentekensparkeren parkeergarages
- invoeren kentekensparkeren op straat

Ook kunnen in 2019 vervolg stappen worden gezet rondom het digitaliseren van de handhaving (gebruik en toepassen scan auto). Hierdoor is het mogelijk effectiever te gaan handhaven. De handhaving kan hierdoor ook meer worden ingezet in de schilwijken, hetgeen is toegezegd aan de bewoners bij het omzetten van het vergunningparkeren naar het betaald parkeren.

Voor dekking van de verdere digitaliseringsopgave zullen we in een volgend MPP een voorstel doen.

3.4 Dekking investeringen

Rondom de dekking van investeringen willen we enkele wijzigingen doorvoeren en voorstellen ter besluitvorming aan de raad voorleggen.

Als richtlijn wordt gehanteerd dat vervangingsinvesteringen groter dan €25.000 geactiveerd worden. Dit leidt tot een kapitaalslast (rente en afschrijving). De kapitaalslast dient gedekt te worden binnen de parkeereexploitatie.

Ontwikkelingsinvesteringen worden in beginsel ook geactiveerd. De kapitaalslast van deze investeringen kunnen we echter dekken uit meerdere bronnen.

Mobiliteitsfonds parkeren

Voor- en nadelen van de parkeereexploitatie worden geëgaliseerd met deze reserve. Kleinere vervangingsinvesteringen worden gedekt vanuit exploitatiebudget. Op basis van een meerjarenprognose, inclusief analyse van risico's binnen de parkeereexploitatie kan bij het MPP besloten worden de reserve af te toppen ten gunste van de reserve investeringen parkeren.

Voorziening parkeerbijdrage bouwaanvragen

Indien particuliere ontwikkelingen niet kunnen voorzien in hun eigen parkeeropgave, moeten zij bijdragen aan gemeentelijke parkeerinvesteringen. Deze bijdragen worden vooralsnog gestort in de reserve parkeerbijdragen bouwaanvragen. Deze reserve moet conform de BBV een voorziening worden. De reserve bevat namelijk middelen verkregen van derden die wij voor een specifiek doel moeten besteden. De middelen zijn daarmee dus niet vrij beschikbaar. Over het doel van de middelen wordt in 2019 nog met de raad gesproken en heeft te maken met de discussie over de parkeernormen en -eisen voor de binnenstad.

Vanuit deze voorziening worden de komende jaren de volgende investeringen gedekt:

- Kwalitatieve investering Brinkgarage
- Real time gebruik parkeerplaatsen (sensoren).

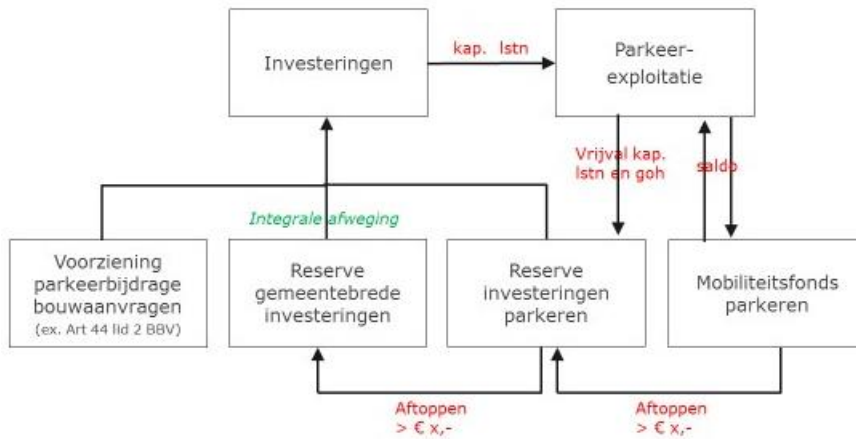
Reserve investeringen parkeren

Om beter inzicht te krijgen en te houden in de investeringsmogelijkheden binnen de parkeereexploitatie wordt een nieuwe reserve investeringen parkeren ingesteld. Deze reserve wordt vanuit de parkeereexploitatie gevoed middels vrijvallende kapitaalslasten en onder uitputting budgetten groot onderhoud. Het doel van deze reserve zijn vervangings- en uitbreidingsinvesteringen ten behoeve van de kwalitatieve en kwantitatieve parkeerbehoefte. De reserve heeft geen maximale hoogte of looptijd. Op basis van een meerjareninvesteringsplanning kan besloten worden de reserve af te toppen ten gunste van de reserve gemeentebrede investeringen.

Reserve gemeentebrede investeringen (algemene middelen)

Indien de voorgaande drie reserves onvoldoende dekking bieden, kan een voorstel ten laste van de algemene middelen (met name de reserve gemeentebrede investeringen) worden gedaan. Dergelijke voorstellen vereisen een gemeentebrede, integrale afweging bij de voorjaarsnota.

Om bovenstaande te structureren werken we met het volgende schema:



Voor het instellen hiervan worden de volgende expliciete besluiten voorgelegd aan de Raad:

1. Er wordt een reserve investeringen parkeren ingesteld.
2. De reserve parkeerbijdrage bouwaanvragen wordt een voorziening met (vooralsnog) als beoogd doel te investeren in de kwaliteit en kwantiteit van de parkeercapaciteit zoals verwoord in het huidige beleid.

4 Uitkomsten Meerjaren Perspectief Parkeren

4.1 Inleiding

Op basis van de genoemde wijzigingen in de exploitatie en het moment en omvang van de beoogde investeringen wordt een meerjarige berekening gemaakt van de parkeerexploitatie. De kapitaallasten, als gevolg van de gewenste investeringen (zie hoofdstuk 3), dienen namelijk te worden opgevangen in de parkeerexploitatie.

Het overschot dan wel tekort in enig jaar op de exploitatie wordt verrekend met de reserve parkeren.

De mate waarin deze reserve over de loop der jaren hiertoe wel of niet toereikend is, is dus bepalend voor het bepalen of er aanvullende maatregelen nodig zijn of dat er een resterend investeringspotentieel is.

4.2 Basisberekening

Er is een viertal scenario's doorgerekend. De consequenties voor de reserve parkeren zijn in figuur op de volgende bladzijde weergegeven. De scenario's zijn:

0.1: autonome ontwikkeling

Indien het huidig beleid en de autonome ontwikkelingen op basis van de genoemde financiële uitgangspunten uit bijlage I worden doorgezet is het exploitatieresultaat vanaf 2019 circa € 200.000 negatief en loopt tot en met 2021 op naar € 315.000 negatief o.a. als gevolg van de renovatie Brinkgarage. Te zien is dat de reserve vanaf 2023 een negatieve stand heeft, met een laagste stand van -/- € 680.000 in 2027. Maatregelen zijn nodig om de reserve op peil te houden.

0.2: backoffice capaciteit digitalisering

In paragraaf 2.3 wordt aanvullend op 0.1 voorgesteld te gaan werken met een andere parkeerorganisatie. Hiervoor is structureel € 60.000 nodig. Indien geen maatregelen worden genomen ziet het financiële beeld er als volgt uit. Vanaf 2022 is de reserve negatief en in 2029 is de stand € 1,3 mln negatief.

0.3: taakstelling omzetten vergunning parkeren wordt voor 50% gehaald

In paragraaf 2.3 wordt aanvullend op 0.1 voorgesteld de taakstelling van € 300.000 bij de naheffingsaanslagen te verlagen met 50%. Het verloop van de reserve ziet er dan als volgt uit: de reserve is vanaf 2021 negatief, in 2030 heeft de reserve een negatieve stand van € 2,5 mln.

0.4: backoffice capaciteit digitalisering en taakstelling 50% halen

In dit scenario zijn de vorige scenario's samengenomen. De reserve gaat vanaf 2021 in de min en heeft in 2030 een negatieve stand van € 3,3 mln.

Samengevat ziet het verloop van de reserve parkeren er in bovenstaande vier scenario's als volgt uit:



Het college stelt vanuit het voorzichtigheidsprincipe en vanuit de ontwikkelingen rondom digitalisering (nagenoeg onvermijdelijk) te gaan voor scenario 0.4. Dat betekent dat maatregelen noodzakelijk zijn.

4.3 Maatregelen

Omdat de reserve geen negatieve stand mag hebben, zullen er maatregelen moeten worden genomen. De financiële opgave per scenario is (uitgaande van een structureel bedrag aan minder lasten of meer baten, dat geïndexeerd wordt):

Scenario	0.1	0.2	0.3	0.4
Financiële opgave	€ 90 k	€ 155 k	€ 240 k	€ 310 k

Er is een aantal knoppen waaraan gedraaid kan(moet) worden om de exploitatie te optimaliseren.

Verhoging tarieven

Een knop om aan te draaien is het parkeertarief. Op dit moment houden wij rekening met een jaarlijkse stijging van het tarief van 2,9%, in lijn met de begrotingsrichtlijnen. Om de reserve positief te houden en alleen aan deze knop gedraaid wordt, moet het tarief structureel extra (bovenop reguliere prijsstijging) verhoogd worden van 0,6% in scenario 0.1 voor een lange tijd tot 2,5% in scenario 0.4 gedurende de eerste 5 jaren vanaf 2020.

Stoppen bewaakte fietsenstalling

Een andere knop om aan te draaien is het verlagen van de lasten. Op dit moment betalen wij vanuit de parkeerexploitatie circa € 320.000 voor de bewaakte fietsenstallingen. Een groot deel hiervan is niet beïnvloedbaar (kapitaallasten, pacht, huur, verplichting naar NS). Hiervan is circa € 132.000 aan Sallcon voor bezetting van de fietsenstalling op de Keizer dat wel beïnvloedbaar is. In scenario 0.1 ontstaat door het draaien aan deze knop voldoende ruimte, in scenario 0.2 tot en met 0.4 zijn nog aanvullende financiële maatregelen nodig.

Versoberen bewaakte fietsenstalling en verhogen tarieven

Een derde scenario is het combineren van maatregelen 1 en 2. Daarbij wordt de fietsenstalling op de Keizer alleen op donderdagavond, vrijdag, zaterdag en zondag bewaakt. Dit levert een besparing op van € 56.000. Daarnaast wordt het parkeertarief verhoogd. In scenario 0.1 is een structurele extra verhoging van 0,1% nodig, in scenario 0.4 1,75% tot en met 2025.

Winstafdracht algemene middelen

Indien het zoeken van een oplossing binnen de parkeerexploitatie niet wenselijk is, is een vierde knop om aan te draaien het verlagen van de winstafdracht algemene middelen. In het bestuursakkoord is opgenomen dat de winstafdracht naar de algemene middelen wordt afgebouwd. Daarin is opgenomen dat de vorm, tempo en omvang later wordt bepaald. In scenario 0.1 moet de winstafdracht € 90.000 verlaagd worden, in scenario 0.4 € 310.000.

Voorkeursscenario

Om niet de parkeerexploitatie of de algemene middelen te zwaar te belasten heeft het de voorkeur een combinatie van maatregelen te nemen.

In de voorjaarsnota is reeds voorgesteld gefaseerd de afdracht naar algemene middelen als volgt te verlagen:

- 2020: €100.000
- 2021: €150.000
- 2022: €200.000
- 2023 en verder: €250.000

In de voorjaarsnota is aangegeven dat wordt voorgesteld de komende zes jaar (2020-2025) een extra tariefsverhoging van 0,7% (totaal jaarlijks 3,6% verhoging) toe te passen.

In de voorjaarsnota was ook opgenomen om de bewaking van de fietsenstalling in de binnenstad te versoberen (besparing €56.000). De raad heeft echter een motie aangenomen om bij de afbouw afdracht parkeren een versobering van de bewaakte fietsenstalling niet als maatregel te nemen. Deze maatregel wordt daarom nu niet meegenomen.

Om het MPP sluitend te krijgen resteert er een versobering van € 8.000 met ingang van 2020.

Dit is een dermate kleine aanpassing dat wordt voorgesteld om de ontwikkeling rondom de inkomsten daadwerkelijk af te wachten.

5 Risico's

In de voorgaande hoofdstukken is de meerjarige parkeerexploitatie geactualiseerd en zijn voorstellen gedaan om tot een solide en sluitende meerjarenbegroting te komen. Aanvullend is geanalyseerd welke ontwikkelingen in de exploitatie zich voordoen, die de komende jaren kunnen leiden tot een financieel gewijzigde positie van de parkeerexploitatie.

Er is een aantal risico's die financieel niet zijn verwerkt in bovenstaande uitgangspunten. Dit zijn:

5.1 Prijspeil ontwikkelingen

De prijsindex heeft op lange termijn een cumulatief positief effect, vanwege hogere begrote baten dan de lasten. Dit houdt twee risico's in.

Indien de werkelijke index lager uitvalt (dan 2,9%), vallen de inkomsten ook lager uit dan nu berekend. Alhoewel bij een lagere index de lasten ook lager komen te liggen, wordt het verschil niet volledig gecompenseerd. Sterker, in de loop der jaren zal het verschil bij een lagere index steeds negatiever worden. Het omgekeerde geldt ook. Een hoger indexatie dan waarmee nu gerekend wordt, zal een positief effect hebben.

Het andere deel zit in het feit dat de tarieven al aan de hogere kant zijn. Het indexeren van de tarieven kan ertoe leiden dat in bepaalde gebieden gevoelsmatig de tarieven dermate hoog worden dat parkeerders een andere afweging maken. Bij de berekening gaan we er namelijk vanuit de prijselasticiteit 1 is. Met andere woorden een tariefverhoging van 1% leidt tot 1% hoger inkomsten. Een andere afweging zorgt ervoor dat de prijselasticiteit onder de 1 zakt. Met andere woorden een tariefverhoging van 1% leidt tot een kleinere stijging van inkomsten dan 1%.

5.2 Parkeren De Worp – autovrij Grote Kerkhof

In de berekening van het effect op de parkeerinkomsten als gevolg van een autovrij Grote Kerkhof is ervan uit gegaan dat parkeerders naar de garages gaan. Er is een risico aanwezig dat er een (substantiële) verschuiving plaatsvindt van het betaald parkeren binnenstad naar de Worp, waardoor er sprake zal zijn van meer gedeelde inkomsten dan waar nu rekening mee is gehouden.

- Beheersmaatregel: De subsidie richting het voetveer kan mogelijk als beheersmaatregel worden gebruikt om nadelen op te vangen. Dit in combinatie met een toenemend gebruik van het voetveer.

5.3 Diverse maatschappelijke ontwikkelingen

We zien diverse maatschappelijke ontwikkelingen op ons afkomen die kunnen leiden tot minder parkeerinkomsten, zoals meer fietsgebruik, minder automobiliteit en bel parkeren.

5.4 Groot onderhoud parkeergarages

De Stadspoortgarage is onlangs gerenoveerd en de Brinkgarage wordt in 2019/2020 gerenoveerd. Na deze renovaties zullen de MJOP's geactualiseerd moeten worden. Dit kan leiden tot hogere onderhoudskosten dan waar nu rekening mee is gehouden.

- Een mogelijke beheersmaatregel is het inzetten van de voorziening bouwbijdragen om de boekwaarde af te boeken. Dit leidt tot lagere kapitaallasten.

5.5 Inkomsten

In het eerste deel van 2019 lijken de inkomsten positiever uit te vallen dan geraamd. Er zijn meer parkeerders die ook langer parkeren. In hoeverre dit effect zich doorzet in het tweede deel van het jaar is onduidelijk.

- Dit is een extra kans. Bij het vaststellen van de nieuwe parkeertarieven wordt bekeken in hoeverre we de tarieven nog moeten laten stijgen.

BIJLAGE I FINANCIËLE UITGANGSPUNTEN

In deze bijlage zijn de financiële uitgangspunten opgenomen die ten grondslag liggen aan de doorrekeningen in het MPP 2019.

Lasten

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd bij de bedragen in de exploitatie.

- De reguliere indexatie kosten was in het MPP 2018 1,6%. Vanaf jaarschijf 2020 gebruiken we een structurele indexatie 1,8% voor externe kosten en 3,6% voor loonkosten
- De diverse onderhoudsposten zijn bijstelling (verhoging en verlaging) op basis van werkelijke ontwikkelingen waaronder coöperatie parkeerservice en andere onderhoudsposten. Specifiek wordt de toename van de hostingkosten met € 25.000 genoemd.
- Er zijn geen financiële consequenties naar aanleiding van de uittreding uit parkeerservice en de nieuwe aanbesteding. Wij zullen zelf het contractbeheer en de aansturing van de uitvoering moeten oppakken van de taken die belegd waren bij parkeerservice. De raad heeft hiervoor reeds besloten € 55.000 beschikbaar te stellen (zit dus al in de begroting). Nu na aanbesteding van de nieuwe uitvoeringscontracten er voldoende ruimte is in het oorspronkelijk budget van parkeerservice om deze € 55.000 te dekken, zal er een technische wijziging worden doorgevoerd. De externe lasten worden met € 55.000 verlaagd.
- De komende vijf jaar wordt het exploitatietekort op de centrumbus van €20.000 gedekt uit de parkeerexploitatie.
- de kapitaalslasten van nieuw aangegane kredieten ten opzichte van het vorige MPP zijn meegenomen, waaronder de Stadspoortgarage, de Worp (waarvan de kapitaalslasten weer gedekt worden vanuit de reserve bouwbijdrage) en de investering in de digitalisering (€ 500.000) conform het MPP 2018.
- Vanuit parkeren is bijgedragen in de bouw van de Viking. De kapitaalslasten van deze investering drukken op de parkeerexploitatie. Op dit moment worden begrotingstechnisch deze kapitaalslasten gedekt uit de reserve bouwbijdragen. Dit was niet de bedoeling en wordt technisch gewijzigd.

Baten

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd bij de bedragen in de exploitatie.

- De tarieven van de abonnementen, jaar kaarten en vergunningen worden vanaf 2020 geïndexeerd met een prijsindexcijfer van 2,9%
- Bij de abonnementen garage parkeren is er sprake van € 50.000 structureel minder inkomsten als gevolg van een gewijzigde belastingwetgeving en gewijzigd mobiliteitsgedrag. De begroting 2019 is met dit bedrag verlaagd conform het MPP 2018
- Daarbovenop zijn de inkomsten garage parkeren met € 50.000 naar beneden bijgesteld in verband met het creëren van financiële ruimte voor maatregelen om bewoners en werknemers meer gebruik te laten maken van de onbenutte capaciteit in de gemeentelijke garages. De exacte maatregelen (kentekens parkeren) zullen nader worden uitgewerkt en ter besluitvorming worden voorgelegd bij de begroting. Deze beleidskeuze is gemaakt bij het MPP 2018.
- Op 2 januari 2019 is het Grote Kerkhof autovrij geworden. Dit betekent structureel € 110.000 minder parkeerinkomsten ten laste van parkeerexploitatie. Dit is een optimistische raming die ervanuit gaat dat de parkeerders naar de garages gaan. Indien parkeerders naar de Worp gaan, zal het nadeel groter zijn.
- Er is betaald parkeren ingevoerd op de laan bij het Worpplantsoen (€ 1,-- per dag). De inkomsten zijn gezien de kleine omvang niet aangepast.
- Financiële consequenties van besluitvorming rondom de parkeerverordening 2019:
 - De stijging met het prijsindexcijfer is niet doorgevoerd in het kort parkeren op straat en in de garages. De tarieven voor het kort parkeren blijven dus gelijk aan 2018. Dit wordt gedeeltelijk gedekt uit de meeropbrengsten van het betaald parkeren op zondag. Zie raadsmededeling 2018 - 001519.
 - Door het niet doorvoeren van de prijsstijging op kort parkeren zijn de inkomsten structureel € 85.000 lager. Inschatting is dat dit deels kan worden opgevangen door de extra inkomsten uit het betaald parkeren op zondagen (inschatting €50.000). Het niet laten stijgen van de tarieven zorgt voor een tekort op de begroting 2019 van circa €35.000