

**Nota** voor burgemeester en wethouders

Team  
DEV-BLD

**Onderwerp**

Parkeerbeleid MPP 2021 2022

1- Notagegegevens		2- Bestuursorgaan	
Notanummer	2021-002445	<input checked="" type="checkbox"/> B & W	28-09-2021
Datum	09-09-2021	<input type="checkbox"/> Raad	--
Programma:		<input type="checkbox"/> Burgemeester	--
03 Leefomgeving		<b>College van B &amp; W</b>	
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	28-09-2021
		<input type="checkbox"/> Besloten	--

Routing	d.d.	par.	
Programmamanager	08-09-2021	<input type="checkbox"/> adj.secr.	--
Wethouder mobiliteit	15-09-2021	<input checked="" type="checkbox"/> gem.secr.	15-09-2021
		BIS Openbaar	
		Status	Definitief 2021-09-29

Bijlagen

MPP 2021 2022

B & W d.d.: 28-09-2021

Besloten wordt:

- 1 De raad voor te stellen het sluitend en positief houden van het saldo van de Reserve Parkeren vanaf 2022 te waarborgen door het negatieve saldo ter hoogte van € 55.000,- binnen de reserve parkeren op te vangen;
- 2 Het ontwerp Meerjaren Perspectief Parkeren (MPP) 2021-2022 vast te stellen;
- 3 Het raadsvoorstel en ontwerp-raadsbesluit vast te stellen;
- 4 De stukken aan te bieden aan de raad;
- 5 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**

## ADVIESRADEN:

Moet een van de adviesraden gehoord worden of op de hoogte gesteld?

Nee

## Toelichting

### Inleiding

Het Meerjaren Perspectief Parkeren (MPP) geeft inzicht in het financiële resultaat van het product parkeren. In het MPP 2021-2022 is:

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

Het voorliggende MPP bevat de financiële doorrekening van de gemaakte keuzes en welke maatregelen nodig zijn om de parkeerbegroting sluitend te houden en benoemt risico's. De financiële uitkomsten en voorstellen worden meegenomen in de begrotingsbehandeling voor 2022.

Het college heeft in augustus 2021 de invoering van een nulnormmaatregel voor de binnenstad van Deventer aangekondigd. Deze maatregel wordt als onderdeel van de actualisatie beleidsregels parkeren eind 2021 aan de raad voorgelegd. Financiële consequenties hiervan zullen bij positief besluit onderdeel worden van het MPP 2022 - 2023. Deze zijn dus in het huidige MPP nog niet verwerkt.

### Beoogd resultaat

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

- Meerjaren Perspectief Parkeren 2019
- Parkeerbeleidsplan 2013 en Omgevingsvisie 2019
- Raadsmededeling 2020--000268 'Inkadering beleidsproces MPP en fiets 2020'
- Raadsmededeling 2021-000366 'MPP 2021: Uitwerking en actuele dossiers
- Toezegging 11-11-2020

## 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 op de volgende wijzen:

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

In het MPP worden sinds 2019 standaard de beleidsdoelstellingen en beleidsmaatregelen benoemd. Hiermee wordt de overzichtelijkheid en de samenhang der dingen in relatie tot het beleid bevorderd, met name de relatie met de Omgevingsvisie 2019. In eerdere fasen is door de raad op actualisering van met name het beleid rondom parkeereisen en -normen aangedrongen. Inmiddels heeft het college haar standpunt ten aanzien van de nulnorm aangegeven en wordt nu gewerkt aan de actualisering van de beleidsregel parkeren.

### **Argumenten tegen**

De reserve is op dit moment klein. De invloed van corona op de parkeerinkomsten is in 2020 aangemerkt als autonome ontwikkeling, gedekt uit de Algemene Middelen. De dekking van het resterende tekort binnen de reserve parkeren zelf draagt hieraan bij.

### **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 eerder besloten maatregelen om de parkeertarieven te verhogen met indexatie en een jaarlijkse extra verhoging van 0,7% in de jaren 2020 - 2025 heeft (in het algemeen) geen draagvlak bij ondernemers en vastgoedeigenaren en wijkt af van de binnenstadvisie van SDBM. Het principe van indexatie wordt echter breed toegepast, zowel bij de overheid als in de maatschappij.

### **Financiële consequenties**

De doorrekening van het saldo van het meerjarenperspectief leidt tot een bescheiden jaarlijks tekort. Voorgesteld wordt het negatieve saldo ter hoogte van € 55.000,- binnen de reserve parkeren op te vangen.

### **Aanpak/uitvoering**

De vervangingsinvesteringen en ontwikkelinvesteringen worden in 2021 en 2022 uitgevoerd en/ of in gang gezet. Bij de meerjarenbegroting 2022 zal ook de parkeer(belasting)verordening worden aangeboden aan de Raad. Hierin zullen de tariefmaatregelen zijn uitgewerkt.

## RAADSVOORSTEL

Onderwerp Parkeerbeleid MPP 2021 2022

Agendapunt		Portef.houder	Weth. Rorink
Voorstelnummer	2021-002445	BenW-besluit d.d.:	28 september 2021
Team	DEV-BLD		

### Voorstel

1. Het sluitend en positief houden van het saldo van de Reserve Parkeren vanaf 2022 te waarborgen door het negatieve saldo ter hoogte van € 55.000,- binnen de reserve parkeren op te vangen;
2. Het Meerjaren perspectief parkeren 2021 - 2022 vaststellen;
3. De programmabegroting te wijzigen.

### Kern van het raadsvoorstel

Zicht op en instemming met de wijze waarop het College financiën inzet om huidige parkeervoorzieningen naar behoren te beheren en de door de raad geformuleerde beleidsambities te realiseren.

### Beoogd resultaat

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 parkeereexploitatie.

### Kader

- Meerjaren Perspectief Parkeren 2019
- Parkeerbeleidsplan 2013 en Omgevingsvisie 2019
- Raadsmededeling 2020--000268 'Inkadering beleidsproces MPP en fiets 2020'
- Raadsmededeling 2021-000366 'MPP 2021: Uitwerking en actuele dossiers

### Argumenten ten behoeve van de raad

Het Meerjaren Perspectief Parkeren (MPP) geeft de financiële stand van zaken weer van de parkeersector. Normaliter verschijnt het MPP jaarlijks. Door de Covid-19 crisis is echter onzekerheid van incidentele derving op parkeerinkomsten ontstaan. Hiervoor is op nationaal niveau compensatie beschikbaar in de vorm van steunpakketten. In de tussentijd is de raad via twee raadsmededelingen geïnformeerd.

Mede gezien de omslag naar integraal beleid zoals verwoord in de Omgevingsvisie 2019, wordt het MPP tevens benut om nadere **beleidsuitspraken** te doen. In het huidige MPP is dat beperkt. De discussie met NS over de fietsenstalling bij het station is nog gaande. Voor nu is het financiële worst case scenario verwerkt. Renovatie Brinkgarage en Digitalisering parkeren zijn in uitvoerende fasen. Besluitvorming rond de nulnormzone en eventuele beprijzing van parkeerterreinen De Worp / Melksterweide is nog gaande, deze zijn separaat aan de raad aangeboden.

De **financiële** ontwikkeling is per onderdeel als volgt:

- Exploitatie: Na introductie van een meerjaren onderhouds programma (MJOP) voor garage Brink in de vorige editie, wordt thans het MJOP voor de Stadspoortgarage opgenomen. Ontwikkelingen rond de centrumbus (opgeheven) en het voetveer zijn in de doorrekening geactualiseerd.
- Vervangingsinvesteringen: Er zijn een reguliere afschrijving en vervanging voor straat- en garage apparatuur. De kapitaallasten voor de renovatie Brinkpark schuiven gezien de uitvoering een jaar op.

- Investeringen: Renovatie Stadspoort en uitbreiding De Worp / Melksterweide zijn afgerond. De digitalisering is gaande, de raad is hierover separaat geïnformeerd.

In de **risicoparagraaf** worden specifieke en algemene ontwikkelingen benoemd. Covid-19 compensatie van het Rijk loopt naar behoren, er wordt echter geen rekening gehouden met onverwachte, nieuwe wendingen. Digitalisering bevat een element van 'trial and error'. In afwachting van nadere inkadering zijn sommige ontwikkelingen nog niet meegenomen, bijvoorbeeld Park+Walk en elektrische laadvoorzieningen. In algemene zin is een met de jaren toenemend verschil tussen kosten en opbrengsten zichtbaar.

De **uitkomsten** van de doorrekening van het MPP laten een negatieve stand van de reserve parkeren zien vanaf 2025. Het tekort is niet ingrijpend, zeker in relatie tot een aantal ontwikkelingen die het komende jaar voor meer inkomsten zullen zorgen, te weten:

- Als onderdeel van vereenvoudiging van tariefzones kan op de grotere terreinen het dagtarief worden aangepast van € 25,- naar rond € 10,-. Het huidige tarief levert nauwelijks gebruik op, terwijl deze parkeerruimte beschikbaar is en onderhouden wordt. Door aanpassing van het tarief kan een regulier deel van de dagparkeerders worden opgevangen, zonder dat het kortparkeren in de knel komt.
- Er zijn diverse, lopende projecten waarbij via anterieure overeenkomsten sprake is van afkoop van (een deel van) de parkeereis in en bij de binnenstad. Inkomsten hieruit kunnen aan de reserve parkeren ten goede komen. Mocht de raad positief besluiten over de nulnorm, dan ontstaan daarna nieuwe inkomsten uit de bereikbaarheidsbijdrage die onderdeel van dat voorstel is.

Met structurele toename van parkeerinkomsten op basis van bovenstaande mogelijkheden in het vooruitzicht zal het saldo van de Reserve Parkeren in de komende jaren afdoende positief zijn. Het huidige, bescheiden tekort, mede ontstaan door afname parkeerinkomsten als gevolg van corona, is in dat licht slechts een incidentele ontwikkeling. Het college stelt dan ook thans voor het negatieve saldo van de Reserve Parkeren vanaf 2022 ter hoogte van € 55.000,- binnen de reserve parkeren op te vangen.

### **Ketenpartners/ participatie**

De huidige voorstellen passen binnen de kaders die staan in het parkeerbeleidsplan en tot stand zijn gekomen via een brede consultatie. De eerder besloten maatregelen om de parkeertarieven te verhogen met indexatie en een jaarlijkse extra verhoging van 0,7% in de jaren 2020 - 2025 heeft (in het algemeen) geen draagvlak bij ondernemers en vastgoedeigenaren en wijkt af van de binnenstadvisie van SDBM. Het principe van indexatie wordt echter breed toegepast, zowel bij de overheid als in de maatschappij.

### **Financiële consequenties**

De doorrekening van het saldo van het meerjarenperspectief leidt tot een bescheiden jaarlijks tekort. Voorgesteld wordt het sluitend en positief houden van het saldo van de Reserve Parkeren vanaf 2022 te waarborgen door het negatieve saldo ter hoogte van € 55.000,- binnen de reserve parkeren op te vangen.

### **Betrokkenheid van de raad**

De raad bepaalt om welke wijze financiën worden benut om reguliere taken en beleidsambities op het gebied van parkeren optimaal te kunnen realiseren. Conclusies van het MPP worden meegenomen in de begrotingsbehandeling 2022.

Om optimaal begrip en benutting van dit complexe document te bevorderen staat een aanbod van het college een raadstafel te organiseren met uitleg hoe dit document gebruikt kan worden in het optimaal bepalen en bijsturen van (financieel) parkeerbeleid.

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



M.A. Kossen



R.C. König

## **RAADSBESLUIT**

<b>Onderwerp</b>	Parkeerbeleid MPP 2021 2022
<b>Voorstelnummer</b>	2021-002445
<b>Raadstafel d.d.</b>	--
<b>Raadsvergadering</b>	

De raad van de gemeente Deventer,

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 28 september 2021, nummer 2021-002445.

### **BESLUIT**

- 1 Het sluitend en positief houden van het saldo van de Reserve Parkeren vanaf 2022 te waarborgen door het negatieve saldo ter hoogte van € 55.000,- binnen de reserve parkeren op te vangen;
- 2 Het Meerjaren perspectief parkeren 2021 - 2022 vaststellen;
- 3 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 2021, september 2021, **concept aangepast na BenW 21-09**

In het kort.....	1
Gebruik van de parkeerfaciliteiten.....	2
Voortgang van het parkeerbeleid .....	3
Actualisatie exploitatie en investeringen .....	5
Uitkomsten MPP.....	8

**Huidige versie: 06**

## In het kort

Het Meerjaren Perspectief Parkeren (Hierna MPP) is de barometer van de parkeersector van Deventer. Hij geeft aan hoe inkomsten en uitgaven zich het afgelopen twee jaar hebben ontwikkeld. Vervolgens wordt in het MPP een financiële vertaling van de ambities van de gemeente ten aanzien van parkeren voor het product parkeren gemaakt.

In 2007 is voor het eerst een Meerjaren Perspectief Parkeren door de raad vastgesteld. Het meest recente MPP van juni 2019 bestond uit twee inhoudelijke delen, waarin de beleidsontwikkelingen en de financiële ontwikkelingen werden toegelicht. Dit jaar is dat anders. De beleidsmatige ontwikkelingen zijn eerder in 2021 in een Raadsmededeling weergegeven (2021-0366). Deze is als bijlage aan het huidige MPP toegevoegd. Het huidige MPP beperkt zich tot een korte update van het beleid. Gezien het gelijktijdig beschikbaar komen van nieuwe data uit monitoring wordt in deze editie ook de relatie met het gebruik van de parkeerfaciliteiten gelegd. Er is speciale aandacht voor terrein De Worp / Melksterweide.

De doorrekening van het saldo van het meerjarenperspectief leidt tot een bescheiden jaarlijks tekort. Voorgesteld wordt een structureel bedrag van € 55.000,- verlaging in de afdracht aan de Algemene Middelen in te boeken vanaf 2022. Er zijn diverse indicaties dat het saldo van de Reserve Parkeren zal toenemen vanaf 2022. Hiermee wordt voorkomen dat na de correctie vanuit het vorige MPP direct weer een nieuwe, relatief bescheiden correctie noodzakelijk is.

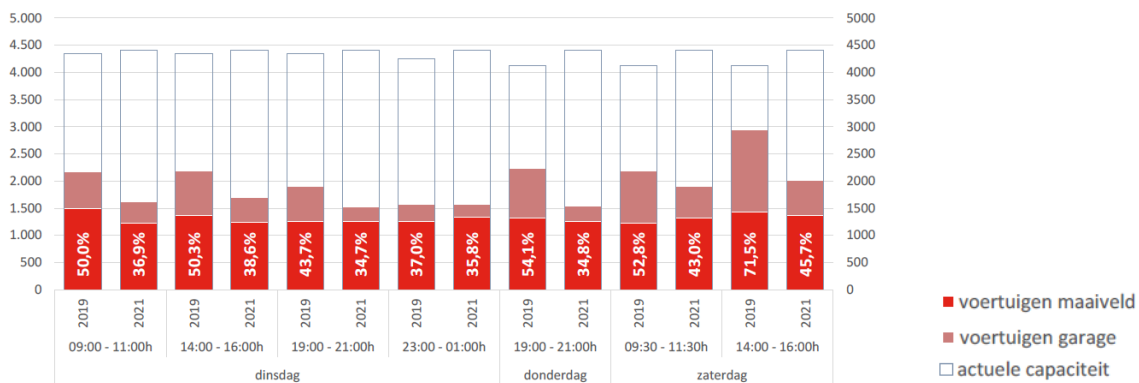




## Gebruik van de parkeerfaciliteiten

### Binnenstad en schilwijken

Uit de meting van parkeerdruk van april 2021 blijkt dat de parkeerdruk ten opzichte van 2019 lager is. Dat is grotendeels een gevolg van de covid-19 maatregelen, waardoor met name de aantallen op de winkelpieken en werkdag overdag afnamen. De meting van bureau Trajan geeft als resultaat:

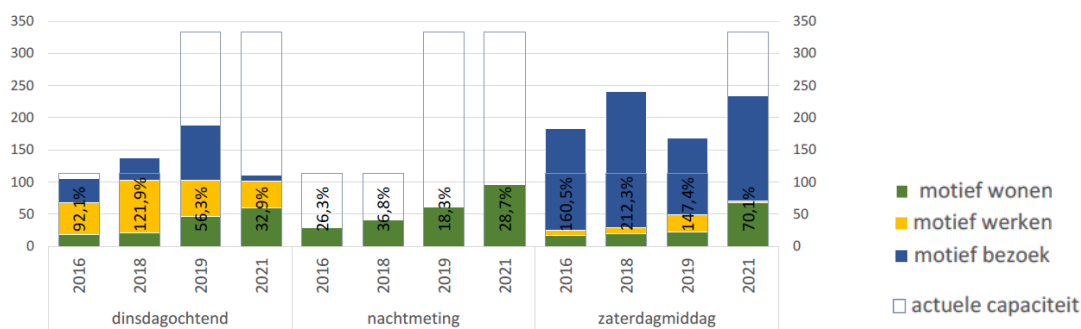


In de binnenstad werden echter wel plekken op enkele momenten gemeten waar de parkeerdruk hoger dan 85% was: Papestraat, Stromarkt, Graven, Hofstraat en diverse straten in Bergkwartier.

Alle schilwijken komen in de telling periodiek aan bod. In deze editie parkeerdruk, motief en herkomst in Zandweerd en De Hoven gemeten. Zandweerd heeft op alle momenten meer dan 80% en in de nachts zelfs ruim 95% parkeerdruk. In De Hoven varieert de parkeerdruk tussen krap 60% (overdagen) krap 80% (nacht). Met name voor Zandweerd bestaat daarmee een situatie die gespannen is.

### Melksterweide / De Worp

Mede gezien het drukke gebruik van terrein Melksterweide is naast de bovenstaande telling extra onderzoek gedaan naar de motivatie van parkeerders op dit terrein. Trajan peilde hier als volgt:



Zichtbaar is dat ondanks de covid-19 maatregelen de gemiddelde bezetting op de zaterdagmiddag rond de 60% ligt. Te zien is dat een deels van die bezetting door gebruik van bewoners van de binnenstad wordt veroorzaakt.

## Voortgang van het parkeerbeleid

In raadsmededeling 2021-0366 (bijlage) wordt de stand van zaken ten aanzien van een aantal relevante dossiers weergegeven. In deze paragraaf wordt waar nodig een update van de voortgang gegeven.

### *Financiële derving covid19-crisis*

In de raadsmededeling van maart 2021 is aangegeven dat met name kortparkeren als gevolg van covid-19 maatregelen is verminderd. Voor deze incidentele derving is op nationaal niveau compensatie beschikbaar in de vorm van steunpakketten. In de derde kwartaalrapportage van 2020 is gemeld dat intern budget beschikbaar gesteld voor de compensatie van derving van parkeerinkomsten voor het jaar 2020. Het gaat om circa € 900.000,- derving.

In de zgn. meicirculaire van het Rijk is voor 2021 nog geen rechtstreeks compensatie toegezegd. Wel is in breder kader aangegeven dat afspraken met 'medeoverheden' in principe ook voor de 1<sup>e</sup> twee kwartalen van 2021 gelden. Het kabinet heeft besloten de reële compensatie op alle dossiers voor de inkomstderving over 2021 over het gehele kalenderjaar te bezien.

Het streven is daarmee dat alle gemeenten conform 2020 het verschil tussen begrote inkomsten (begroting) en gerealiseerde inkomsten (jaarrekening) bekend maken zodat in december 2021 uitkering kan plaatsvinden. Op basis van deze informatie is mede naar aanleiding van de Q1 rapportage de begroting 2021 voor parkeerinkomsten vanwege gederfde inkomsten 1e kwartaal 2021 met € 360.000 verlaagd. Zodra meer informatie vrijkomt, zal deze bestuurlijk worden gemeld.

### *Fietsenstalling NS station Deventer*

De Gemeente geeft sinds 2013 een vaste bijdrage van € 70.000,- aan NS als bijdrage in de exploitatie van de fietsenstalling. In 2021 heeft NS aangegeven de lopende overeenkomst ingrijpend te willen aanpassen op de volgende hoofdpunten:

- Menskracht die in het oude contract door de gemeente werd geleverd, wordt nu door NS geleverd. De Gemeente betaalt hiervoor de overeenkomende financiële bijdrage.
- Kosten zijn opgehoogd op basis van kengetallen.
- De bijdrage wordt achteraf verrekend op basis van daadwerkelijke kosten en gebruik.

Door deze ontwikkelingen neemt in het minst gewenste scenario toe met € 61.000,- per jaar. Voor nu is dit scenario in het MPP als autonome ontwikkeling verwerkt. Gezien de verrekening achteraf zal hieraan de indicatie +/- PM worden toegevoegd.

Echter, het college van Deventer verzet zich tegen deze ontwikkeling en zet in op minimaal vasthouden aan de huidige overeenkomst, die tot 2025 loopt. Mocht door onderhandeling een beter resultaat bereikt worden, dan zal dat als meevaller in een volgend MPP worden meegenomen. De juridische discussie met NS is hierover gaande.

### *Renovatie Brinkgarage*

De laatste planologische ronde om de weg voor renovatie vrij te maken is gaande. Het beperkte aantal zienswijzen hierop is een goed teken dat deze binnenkort afgerond zal worden. Vervolgens kan aanbesteding plaatsvinden. Uitgaande van aanbiedingen die binnen het geraamde budget blijven, kan uitvoering zo vroeg als mogelijk in 2022 plaatsvinden.

### *Digitalisering parkeren*

De stand van zaken zoals die op 23 maart in de raadsmededeling is gemeld is onveranderd. Aangegeven is dat de uitwerking meer tijd vraagt dan eerder ingeschat. De actuele planning is als volgt.

- Parkeren op kenteken (in plaats van het printje achter de voorruit) bij betaalautomaten op straat zal in het najaar van 2021 worden uitgewerkt en ingevoerd.
- De evaluatie en voorstellen tot verder ontwikkeling van parkeersensoren zal later dit jaar plaatsvinden.
- Digitalisering van vergunningparkeren in garages sluit aan bij de vervanging van de garage apparatuur in 2025. Voor de tussentijd zullen analoge alternatieven worden uitgewerkt.

#### *Nulnorm parkeren*

Het college heeft in de zomer het voornemen tot invoeren van een nulnorm maatregel als methode om een blijvend levendige en vitale binnenstad te houden bevestigd. In het collegebesluit hierover wordt gemeld dat de financiële gevolgen hiervan beperkt zullen zijn.

Bovendien zal de invoering van de nulnorm maatregel lopen via de bredere actualisatie van de beleidsregel parkeren. Deze zal in de 2<sup>e</sup> helft van 2021 aan de raad worden voorgelegd. Met dit tijdspad is voor het huidige MPP nog niet mogelijk de impact van de maatregel concreet te schatten en in de doorrekening te verwerken. Dit zal in de volgende editie van het MPP plaatsvinden.

#### *Eventueel beprijsen terrein Melksterweide / De Worp*

Terrein Melksterweide wordt meer en meer gevonden door bezoekers en inwoners van Deventer. Op sommige momenten is het terrein vol, waardoor kans op negatieve effecten ontstaat. Een onderzoek naar optimalisering van het gebruik is gaande. Opgave is overbezetting te voorkomen; tegelijkertijd is onderbezetting ongewenst, het terrein mag naar behoren gebruikt worden.

In een modelstudie is modelmatig gezocht naar het 'kantelpunt' van de beprijzing. Daarmee wordt het punt bedoeld waarop gebruikers niet meer voor Melksterweide, maar voor een centrumvoorziening kiezen. Uit het onderzoek blijkt dat het kantelpunt voor een significante groep pas bij € 5,- per dag ligt. In financiële zin leidt een lagere beprijzing dan tot meerinkomsten.

Qua opbrengst is bij heffen van een dagtarief van € 1,- rond € 30.000,- haalbaar. Bij een dagprijs van € 2,- zal de opbrengst rond € 50.000,- zijn. Dat is niet twee maal zoveel, omdat bij € 2,- toch ook in enige mate voor andere parkeeroplossingen gekozen zal gaan worden.

Eventuele meerinkomsten zijn niet in het huidige MPP verwerkt. Eerst zal hierover besluitvorming op college- en raadsniveau plaatsvinden. Het onderzoeksrapport en de aanbevelingen hierbij zullen in het najaar worden aangeboden.

## Actualisatie exploitatie en investeringen

Dit hoofdstuk geeft de belangrijkste wijzigingen in uitgangspunten ten aanzien van de exploitatie en de investeringen weer. Onderscheid wordt gemaakt tussen de lopende exploitatie, vervangings- en ontwikkelinvesteringen. Bij lopende exploitatie worden ontwikkelingen in eerdere afspraken vermeld. Vervangingsinvesteringen zijn nodig om het parkeerbedrijf gelijkblijvend te laten functioneren met het beschikbare aanbod van parkeervoorzieningen. Reguliere vervanging is hierbij inbegrepen.

Ontwikkelinvesteringen zijn de investeringen vanuit parkeren om (mede) invulling te geven aan de ambities en ontwikkelingen vanuit het parkeerbeleidsplan. Beleidsnota's zoals het parkeerbeleidsplan 2013 bieden hiervoor het kader. Per onderwerp zijn de ontwikkelingen als volgt.

### Exploitatie

#### *Uitgangspunten voor reguliere indexaties*

		2021	2022	2023 e.v.	Basis
Kosten	Lonen	2,6%	2,2%	2,0%	Meerjarige prognose begroting 2020
Kosten	Prijzen	1,7%	1,7%	1,8%	Meerjarige prognose begroting 2020
Baten	Tarieven	2,15%	1,95%	1,90%	Gemiddelde van loon- en prijsindex

#### *Lasten*

Parkeerservice	Consequenties van uittreden zijn verwerkt. Deze zijn budgettair neutraal.
Centrumbus	Tekort voor 2021 is met € 20.000,- aangevuld vanuit de parkeexploitatie. Vanaf 2022 is het toegekende budget geschrapt.
Voetveer	Subsidie gefaseerd naar beneden bijgesteld en vanaf 2024 € 0,-. Wel is geïnvesteerd in een walstroomvoorziening.
Bijdrage NS fietsenstalling	Vanaf 2022 is de bijdrage verhoogd van € 70.000,- naar € 131.000,- per jaar. Onderhandelingen zijn hierover gaande, het is een 'worst case' voorziening. Vanwege verrekening achteraf wordt hier +/- PM aan toegevoegd.
MJOP Stads-poortgarage	Volgend op de renovatie is een meerjaren onderhoudsprogramma (MJOP) opgesteld. Delen hiervan dienen te worden opgebracht door de andere eigenaar / gebruiker. Per saldo is rekening gehouden met € 108.000,- aan kosten per jaar.
Divers	Posten dagelijks onderhoud, belastingen, verzekeringen en apparaatslasten zijn bijgesteld.

**Baten** – Volgend op de bij het MPP 2019 gemaakte keuzes zijn de tarieven zijn in 2020 – 2025 met 0,7% extra verhoogd bovenop de reguliere indexatie en opbrengsten uit het omzetten van kortparkeren gesteld op € 150.000,-.

## Vervangingsinvesteringen

In het huidige MPP zijn als vervangingsinvesteringen opgenomen:

Straat-apparatuur	Elk jaar 5 parkeerautomaten a € 50.000,- vanuit de exploitatie. Dit wordt niet geactiveerd (Onder de grens van € 25.000,-)
Garage-voorzieningen	Eens per 10 jaar a € 500.000,- voor parkeerapparatuur, installatie en overige voorzieningen (Verlichting, bebording, speedgates, camerasystemen inclusief kabels). Voorzien in 2025, wordt jaarlijks geïndexeerd met prijsindex van 1,8%
Renovatie Brinkgarage	€ 2,3 miljoen voorzien in 2021, waarvan € 825.000 dekking voorziening parkeerbijdrage bouwaanvragen en € 1,5 miljoen ten laste van de mobiliteitsreserve. Vanaf 2022 is de kapitaallast meegenomen in de begroting.

## Ontwikkelinvesteringen

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 ineens worden betaald. Dit is 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 onderdeel van de beleidsdiscussie.

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

Renovatie Stadspoortgarage	Is gereed. Er zijn diverse aanvullende maatregelen geschrappt uit de renovatie, maar die op termijn wel gaan spelen. Ook moeten de huidige voorzieningen en installaties in stand gehouden worden. Dit is opgenomen in een geactualiseerd MJOP en meegenomen in het voorliggende MPP
Parkeren De Worp	Investeringskrediet van € 450.000,- is vastgesteld met dekking reserve (bouwbijsdragen). Het beheer en onderhoud van het terrein wordt vanwege het gratis parkeren meegenomen bij toevoeging areaalacces programma Leefomgeving.
Digitaal Parkeer vergunning systeem	Nieuw systeem inclusieferschikking parkeertaken, voorbereidingskosten aanbesteding en aanschaf van het nieuwe parkeervergunningssysteem. Het betreft een investeringsbudget van € 500.000. Dit is afgerond in 2020. Dit leidt tot een structurele kapitaallast van € 57.130 vanaf 2021, dat gedekt wordt uit de parkeerexploitatie.

## Risicoparagraaf

In de huidige doorrekening zijn zorgvuldig gewogen keuzes gemaakt ten aanzien van alle mee te nemen onderdelen. In de praktijk is dit echter niet altijd eenvoudig. Er zijn ontwikkelingen die nog niet concreet zijn, maar waarvan helder is dat deze in de toekomst gaan spelen. De parkeersector is daarnaast afhankelijk van marktpontwikkelingen, zowel qua gebruik als qua beheer en onderhoud. Bij de huidige versie worden de volgende concrete onderdelen als risicofactor benoemd:

Opbrengstverlaging Covid-19	Derving van inkomsten wordt door het Rijk gecompenseerd voor 2020 en 1 <sup>e</sup> helft 2021. Bij een scenario waarbij de situatie zich in het huidige tempo zal normaliseren is dit afdoende. Echter, de covid-19 situatie kan nog onverwachte wendingen nemen. Hier kunnen we niet op anticiperen, het wordt gezien als autonome ontwikkeling.
Doorontwikkeling digitalisering	De nu ingeplande stappen zijn in de MPP verwerkt. Echter, deze markt ontwikkelt zich snel. Inwoners spreken ons vaker aan op nieuwe toepassingen die men elders al benut. Voorbeeld is handhaving: Op termijn is ondersteuning met een 'scanauto' naast de handhelds gewenst. Hierdoor kan extra investering nodig zijn.

Groot onderhoud Brinkgarage	Omdat voorheen de Brinkgarage een tijdelijke parkeeroplossing zou zijn, is in de parkeerexploitatie geen rekening gehouden met kosten groot onderhoud. Nu gekozen is voor een definitieve parkeeroplossing en de Brinkgarage in 2021 gerenoveerd gaat worden, zal na renovatie een MJOP opgesteld worden. De financiële effecten worden meegenomen in een volgend MPP.
Reguliere gevolgen veranderingen	Brinkgarage: Inkomstenderving tijdens werkzaamheden (geen kostenpost voor opgenomen), noodzakelijk publiekrechtelijk traject (€ 275.000,- beschikbaar gedekt door de voorziening parkeerbijdragen). Park en Walk: Moeten nog vastgesteld worden, gaan mee in de binnenstadsagenda. E-laadvoorzieningen: Dit leidt tot extra investeringen in garages (geen kostenpost voor opgenomen)

Daarnaast is sprake van bredere, maatschappelijke trends die een effect op het rendement kunnen hebben. Voorbeelden hiervan zijn prijspeilontwikkelingen en maatschappelijke trends.

*Prijspeil ontwikkelingen* – Uitgegaan wordt van een constante stijging van prijzen. Op korte termijn is dit juist, maar de vraag dit of dit op langere termijn hetzelfde blijft. Enerzijds kunnen prijzen door constante verhoging maatschappelijk onacceptabel hoog worden, anderzijds kunnen de hogere tarieven tot andere parkeerkeuzes leiden. Op termijn kan hierdoor de nu aangenomen 1:1 verhouding tussen tarieven en opbrengsten onder druk komen te staan.

Ook ten aanzien van noodzakelijke kosten voor exploitatie van de garages zijn de verwachtingen voor 5 – 10 jaar van nu aannames. Specifiek voor grootschalig onderhoud wordt door middel van het opstellen van meerjaren onderhoudsprogramma's (MJOP's) per garage gewerkt aan transparantie in te verwachten kosten.

*Maatschappelijke trends* – De beoogde invoering van de nulnorm is mede gebaseerd op veranderende patronen van autobezit en -gebruik, met name voor jongere generaties. Beleidsinzet is de verminderende afhankelijkheid van de eigen auto verder te stimuleren. Dat gebeurt door betere fietsvoorzieningen en innovaties zoals deelauto's, maar ook door het loslaten van parkeervergunningen voor nieuwe woonadressen. Per saldo kunnen parkeerinkomsten hierdoor op termijn gaan afnemen.

## Uitkomsten MPP

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, 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.

In raadsmededeling 2021 – 0366 van 23 maart 2021 is het volgende gemeld:

Uit doorrekening van het saldo van de reserve parkeren in meerjarig perspectief komt naar voren dat de opbrengsten uit de parkeerexploitatie in combinatie met de beschikbare reserves ontoereikend zijn om de huidige afdracht aan de algemene middelen te kunnen continueren. Zonder inhoudelijke bijstelling van het parkeerbeleid zou dit betekenen dat de afdracht (op basis van huidige inzichten) structureel met minimaal € 100.000,- verlaagd dient te worden vanaf 2022. Dit heeft een directe relatie met de hierboven genoemde groot onderhoudsprogrammering van onze garages (vastgoed) en is ter voorkoming van vervroegde afschrijving van onze duurzame kapitaalgoederen, waardoor calamiteiten worden voorkomen en plots hele hoge investeringen worden voorkomen.

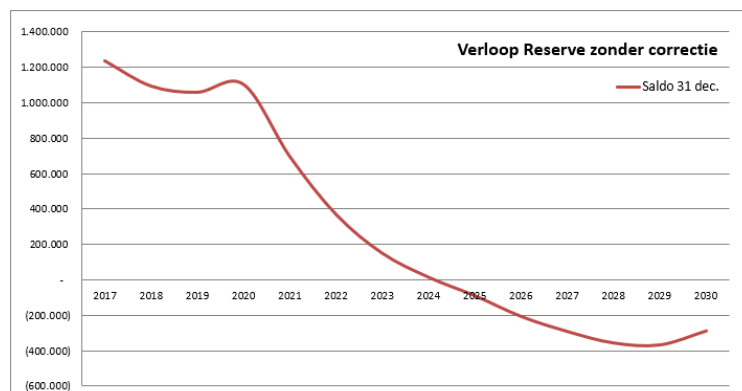
Hierin waren eventuele toename bijdrage NS stalling en MJOP Brinkgarage nog niet verwerkt. Op basis van de meest recente cijfers is de situatie als volgt.

## Basisberekening zonder maatregelen

Op basis van de in dit MPP genoemde (financiële) uitgangspunten is een meerjaren-prognose van de stand van de reserve parkeren gemaakt. De stand van de Reserve Mobiliteitsfonds per 1-1-2021 is circa € 700.000,-. Alle ontwikkelingen in acht nemend is de prognose van de ontwikkeling van het saldo van de Reserve in de komende tien jaar als volgt:

Te zien is dat de reserve vanaf 2025 een negatieve stand heeft. Dit wordt vooral veroorzaakt doordat de groot onderhoudslasten van de Stadspoortgarage structureel zijn meegenomen.

Aangezien de reserve in principe geen negatieve stand mag hebben is een correctie nodig om de reserve op niveau te houden.



## Theoretische opties voor correctie

Er zijn diverse manieren om de stand van de reserve parkeren te beïnvloeden. Elk van deze opties heeft voor- en nadelen. In grote lijnen zijn de volgende keuzes mogelijk. In theorie kan dit variëren van bezuiniging op kosten tot verhogen van inkomsten. Een meer technische 'laatste' optie is het verminderen van de jaarlijkse afdracht die vanuit de reserve parkeren aan de algemene dienst wordt gedaan.

Uitstellen lopende projecten	Vanuit het beleidskader zijn in het vorige MPP fondsen vrijgemaakt om de verschillende doelen te bereiken. Voor zover nog geen commitment is ontstaan, kunnen deze worden verminderd of gestopt. Aan de vrijgegeven fondsen ligt echter altijd een degelijke inschatting van kosten ten grondslag. Gevolg is dat eerder ingezette routes voor bijvoorbeeld digitalisering later of niet worden gerealiseerd.
Verlagen onderhoudskosten	Algemene jaarlijkse kosten kunnen worden aangepast. In de afgelopen jaren is echter reeds kritisch gekeken naar alle uitgaven. Mede daardoor is al een sober beeld zichtbaar qua onderhoud voor onze voorzieningen. Ook wordt door vermindering het risico op calamiteiten groter.
Verhogen parkeertarieven	In het meest recente MPP (2019) is gekozen voor een tariefaanpassing. Een tariefaanpassing zal niet positief worden ontvangen door de gebruikers en verandert de verhouding tussen onze prijsstelling ten opzichte van omliggende steden.
Verlagen afdracht algemene middelen	Jaarlijks wordt een deel van de gemaakte winst vanuit de reserve parkeren aan de algemene middelen afgedragen. Echter, daarmee verschuift het tekort slechts binnen de gemeente.

Het getoonde beeld geeft vooralsnog geen aanleiding om één van de bovenstaande 'zware' correctiemiddelen in te zetten. In plaats daarvan wordt gekeken naar een aantal reeds lopende processen, die tot een gunstiger verhouding van kosten en opbrengsten kunnen leiden.

## Voorgestelde correctiemaatregel

Voorgesteld wordt aan te haken bij twee processen die het komend halfjaar en/of de eerste helft van 2022 tot positieve resultaten zullen leiden ten aanzien van het rendement van de parkeeropbrengsten.

### 1 Vereenvoudiging tariefzones, ook belichten vanuit benutting.

Vereenvoudiging van tariefzones staat reeds op de takenlijst van het college. Het perspectief van betere benutting van het bestaande areaal door daggebruikers wordt hieraan toegevoegd. Doorgaans doet langsparkeren in straten in een binnenstad afbreuk aan het ruimtelijk beeld. Echter, de binnenstad kent ook diverse parkeerterreinen. Dagparkeerders geven daar geen grote verstoring van het leefklimaat. Kosten om die parkeerruimte correct aan te bieden zijn reeds gemaakt.

Concreet zou de benutting van de terreinen Verzetslaan, Pikeurshof en /of Van Twickelostraat verbeteren door het instellen van een maximum dagtarief. Nu is dat € 25,-, terwijl met name bij de Verzetslaan diverse commerciële opties in de omgeving een dagtarief van € 10,- hanteren. Ons terrein is daardoor onaantrekkelijk voor daggebruik, terwijl de parkeerruimte die groep parkeerders aankan zonder het kortparkeren te hinderen. Gevolg is dat we inkomsten mislopen.

### 2 Verwachte afkoop en nieuwe bereikbaarheidsbijdrage

Het college heeft voorgesteld om een 'nulnormzone' in te voeren in het gebied van de historische binnenstad. Hoewel de discussie op raadsniveau nog niet is afgerond, kan op financieel gebied verwacht worden dat na implementatie extra inkomsten ontstaan. Deze komen uit de nieuwe



bereikbaarheidsbijdrage van 10% van de vroegere afkoopsom bij nieuwe ontwikkelingen. Vanaf 2022 worden hierdoor nieuwe inkomsten verwacht.

Tegelijkertijd zijn in het afgelopen halfjaar onder de bestaande afkoopregeling bij diverse projecten als onderdeel van anterieure overeenkomsten afspraken gemaakt. Voorbeelden zijn de Kop Handelskade (Explorius) en de Van Twickelostraat 2. Inkomsten uit deze bijdragen komen nu ten goede van de reserve bouwen.

Echter, in beide gevallen wordt gebruikt gemaakt van bestaande (over)ruimte in het bestaande areaal en ontstaat geen koppeling met nieuw aan te leggen plaatsen. Als gevolg hiervan lijkt het logisch deze inkomsten aan de reserve bereikbaarheid toe te voegen.

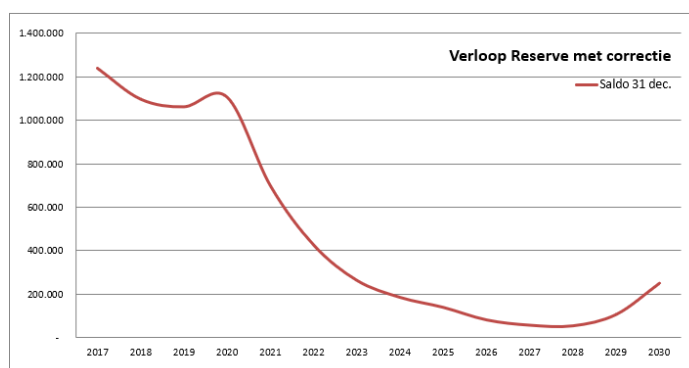
Op dit moment is niet definitief te zeggen welke opbrengsten uit deze twee opties zullen ontstaan. Tegelijkertijd is helder dat hierdoor in het komende jaar minimaal € 55.000,- aan inkomsten ontstaan, en dat in de jaren daarna door nieuwe opties hetzelfde verwacht kan worden.

Om die reden is het thans in mindering brengen van het bestaande, bescheiden structurele tekort van € 55.000,- in mindering te brengen op de afdracht aan de Algemene Middelen om de Reserve Parkeren positief te houden.

## Doorrekening met voorgestelde correctie

Door de te verwachten jaarlijkse toename van opbrengsten uit dagparkeren en afdrachten bij ontwikkelingen ter hoogte van € 55.000,- vanaf 2022 via de bovenstaande correctie ontstaat een positiever verloop van de reserve parkeren.

De winstafracht aan de algemene middelen daalt door dit voorstel waartoe in het MPP 2019 is besloten en ziet er als volgt uit:



	2021	2022	2023 e.v.
Afdracht algemene middelen MPP 2019	538.000	488.000	438.000
Voorstel afdracht algemene middelen MPP 2021	538.000	438.000	388.000

---

# Meerjaren Perspectief Parkeren

MPP 2021, september 2021, vastgesteld door BenW op 28-09

In het kort.....	1
Gebruik van de parkeerfaciliteiten.....	2
Voortgang van het parkeerbeleid .....	3
Actualisatie exploitatie en investeringen .....	5
Uitkomsten MPP.....	8

**Huidige versie: 08**

## In het kort

Het Meerjaren Perspectief Parkeren (Hierna MPP) is de barometer van de parkeersector van Deventer. Hij geeft aan hoe inkomsten en uitgaven zich het afgelopen twee jaar hebben ontwikkeld. Vervolgens wordt in het MPP een financiële vertaling van de ambities van de gemeente ten aanzien van parkeren voor het product parkeren gemaakt.

In 2007 is voor het eerst een Meerjaren Perspectief Parkeren door de raad vastgesteld. Het meest recente MPP van juni 2019 bestond uit twee inhoudelijke delen, waarin de beleidsontwikkelingen en de financiële ontwikkelingen werden toegelicht. Dit jaar is dat anders. De beleidsmatige ontwikkelingen zijn eerder in 2021 in een Raadsmededeling weergegeven (2021-0366). Deze is als bijlage aan het huidige MPP toegevoegd. Het huidige MPP beperkt zich tot een korte update van het beleid. Gezien het gelijktijdig beschikbaar komen van nieuwe data uit monitoring wordt in deze editie ook de relatie met het gebruik van de parkeerfaciliteiten gelegd. Er is speciale aandacht voor terrein De Worp / Melksterweide.

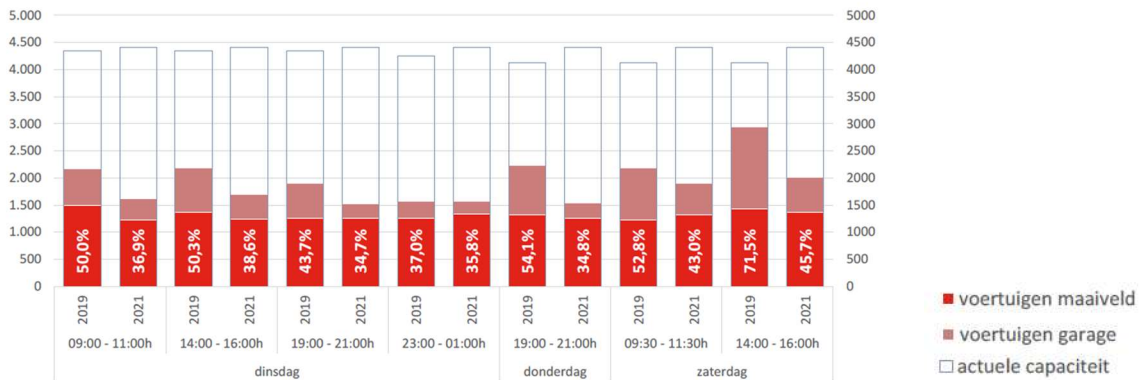
De doorrekening van het saldo van het meerjarenperspectief leidt tot een bescheiden jaarlijks tekort. Voorgesteld wordt een structureel bedrag van € 55.000,- verlaging in de afdracht aan de Algemene Middelen in te boeken vanaf 2022. Er zijn diverse indicaties dat het saldo van de Reserve Parkeren zal toenemen vanaf 2022. Hiermee wordt voorkomen dat na de correctie vanuit het vorige MPP direct weer een nieuwe, relatief bescheiden correctie noodzakelijk is.



## Gebruik van de parkeerfaciliteiten

### Binnenstad en schilwijken

Uit de meting van parkeerdruk van april 2021 blijkt dat de parkeerdruk ten opzichte van 2019 lager is. Dat is grotendeels een gevolg van de covid-19 maatregelen, waardoor met name de aantallen op de winkelpieken en werkdag overdag afnamen. De meting van bureau Trajan geeft als resultaat:

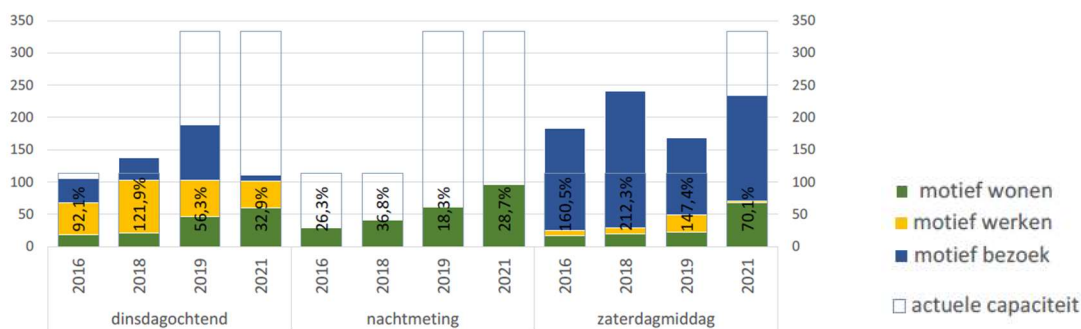


In de binnenstad werden echter wel plekken op enkele momenten gemeten waar de parkeerdruk hoger dan 85% was: Papestraat, Stromarkt, Graven, Hofstraat en diverse straten in Bergkwartier.

Alle schilwijken komen in de telling periodiek aan bod. In deze editie parkeerdruk, motief en herkomst in Zandweerd en De Hoven gemeten. Zandweerd heeft op alle momenten meer dan 80% en in de nachts zelfs ruim 95% parkeerdruk. In De Hoven varieert de parkeerdruk tussen krap 60% (overdagen) krap 80% (nacht). Met name voor Zandweerd bestaat daarmee een situatie die gespannen is.

### Melksterweide / De Worp

Mede gezien het drukke gebruik van terrein Melksterweide is naast de bovenstaande telling extra onderzoek gedaan naar de motivatie van parkeerders op dit terrein. Trajan peilde hier als volgt:



Zichtbaar is dat ondanks de covid-19 maatregelen de gemiddelde bezetting op de zaterdagmiddag rond de 60% ligt. Te zien is dat een deels van die bezetting door gebruik van bewoners van de binnenstad wordt veroorzaakt.

## Voortgang van het parkeerbeleid

In raadsmededeling 2021-0366 (bijlage) wordt de stand van zaken ten aanzien van een aantal relevante dossiers weergegeven. In deze paragraaf wordt waar nodig een update van de voortgang gegeven.

### *Financiële derving covid19-crisis*

In de raadsmededeling van maart 2021 is aangegeven dat met name kortparkeren als gevolg van covid-19 maatregelen is verminderd. Voor deze incidentele derving is op nationaal niveau compensatie beschikbaar in de vorm van steunpakketten. In de derde kwartaalrapportage van 2020 is gemeld dat intern budget beschikbaar gesteld voor de compensatie van derving van parkeerinkomsten voor het jaar 2020. Het gaat om circa € 900.000,- derving.

In de zgn. meicirculaire van het Rijk is voor 2021 nog geen rechtstreeks compensatie toegezegd. Wel is in breder kader aangegeven dat afspraken met 'medeoverheden' in principe ook voor de 1<sup>e</sup> twee kwartalen van 2021 gelden. Het kabinet heeft besloten de reële compensatie op alle dossiers voor de inkomstderving over 2021 over het gehele kalenderjaar te bezien.

Het streven is daarmee dat alle gemeenten conform 2020 het verschil tussen begrote inkomsten (begroting) en gerealiseerde inkomsten (jaarrekening) bekend maken zodat in december 2021 uitkering kan plaatsvinden. Op basis van deze informatie is mede naar aanleiding van de Q1 rapportage de begroting 2021 voor parkeerinkomsten vanwege gedeerde inkomsten 1e kwartaal 2021 met € 360.000 verlaagd. Zodra meer informatie vrijkomt, zal deze bestuurlijk worden gemeld.

### *Fietsenstalling NS station Deventer*

De Gemeente geeft sinds 2013 een vaste bijdrage van € 70.000,- aan NS als bijdrage in de exploitatie van de fietsenstalling. In 2021 heeft NS aangegeven de lopende overeenkomst ingrijpend te willen aanpassen op de volgende hoofdpunten:

- Menskracht die in het oude contract door de gemeente werd geleverd, wordt nu door NS geleverd. De Gemeente betaalt hiervoor de overeenkomende financiële bijdrage.
- Kosten zijn opgehoogd op basis van kengetallen.
- De bijdrage wordt achteraf verrekend op basis van daadwerkelijke kosten en gebruik.

Door deze ontwikkelingen neemt in het minst gewenste scenario toe met € 61.000,- per jaar. Voor nu is dit scenario in het MPP als autonome ontwikkeling verwerkt. Gezien de verrekening achteraf zal hieraan de indicatie +/- PM worden toegevoegd.

Echter, het college van Deventer verzet zich tegen deze ontwikkeling en zet in op minimaal vasthouden aan de huidige overeenkomst, die tot 2025 loopt. Mocht door onderhandeling een beter resultaat bereikt worden, dan zal dat als meevaller in een volgend MPP worden meegenomen. De juridische discussie met NS is hierover gaande.

### *Renovatie Brinkgarage*

De laatste planologische ronde om de weg voor renovatie vrij te maken is gaande. Het beperkte aantal zienswijzen hierop is een goed teken dat deze binnenkort afgerond zal worden. Vervolgens kan aanbesteding plaatsvinden. Uitgaande van aanbiedingen die binnen het geraamde budget blijven, kan uitvoering zo vroeg als mogelijk in 2022 plaatsvinden.

### *Digitalisering parkeren*

De stand van zaken zoals die op 23 maart in de raadsmededeling is gemeld is onveranderd. Aangegeven is dat de uitwerking meer tijd vraagt dan eerder ingeschat. De actuele planning is als volgt.

- Parkeren op kenteken (in plaats van het printje achter de voorruit) bij betaalautomaten op straat zal in het najaar van 2021 worden uitgewerkt en ingevoerd.
- De evaluatie en voorstellen tot verder ontwikkeling van parkeersensoren zal later dit jaar plaatsvinden.
- Digitalisering van vergunningparkeren in garages sluit aan bij de vervanging van de garage apparatuur in 2025. Voor de tussentijd zullen analoge alternatieven worden uitgewerkt.

#### *Nulnorm parkeren*

Het college heeft in de zomer het voornemen tot invoeren van een nulnorm maatregel als methode om een blijvend levendige en vitale binnenstad te houden bevestigd. In het collegebesluit hierover wordt gemeld dat de financiële gevolgen hiervan beperkt zullen zijn.

Bovendien zal de invoering van de nulnorm maatregel lopen via de bredere actualisatie van de beleidsregel parkeren. Deze zal in de 2<sup>e</sup> helft van 2021 aan de raad worden voorgelegd. Met dit tijdspad is voor het huidige MPP nog niet mogelijk de impact van de maatregel concreet te schatten en in de doorrekening te verwerken. Dit zal in de volgende editie van het MPP plaatsvinden.

#### *Eventueel beprizen terrein Melksterweide / De Worp*

Terrein Melksterweide wordt meer en meer gevonden door bezoekers en inwoners van Deventer. Op sommige momenten is het terrein vol, waardoor kans op negatieve effecten ontstaat. Een onderzoek naar optimalisering van het gebruik is gaande. Opgave is overbezetting te voorkomen; tegelijkertijd is onderbezetting ongewenst, het terrein mag naar behoren gebruikt worden.

In een modelstudie is modelmatig gezocht naar het 'kantelpunt' van de beprijzing. Daarmee wordt het punt bedoeld waarop gebruikers niet meer voor Melksterweide, maar voor een centrumvoorziening kiezen. Uit het onderzoek blijkt dat het kantelpunt voor een significante groep pas bij € 5,- per dag ligt. In financiële zin leidt een lagere beprijzing dan tot meerinkomsten.

Qua opbrengst is bij heffen van een dagtarief van € 1,- rond € 30.000,- haalbaar. Bij een dagprijs van € 2,- zal de opbrengst rond € 50.000,- zijn. Dat is niet twee maal zoveel, omdat bij € 2,- toch ook in enige mate voor andere parkeeroplossingen gekozen zal gaan worden.

Eventuele meerinkomsten zijn niet in het huidige MPP verwerkt. Eerst zal hierover besluitvorming op college- en raadsniveau plaatsvinden. Het onderzoeksrapport en de aanbevelingen hierbij zullen in het najaar worden aangeboden.

## Actualisatie exploitatie en investeringen

Dit hoofdstuk geeft de belangrijkste wijzigingen in uitgangspunten ten aanzien van de exploitatie en de investeringen weer. Onderscheid wordt gemaakt tussen de lopende exploitatie, vervangings- en ontwikkelinvesteringen. Bij lopende exploitatie worden ontwikkelingen in eerdere afspraken vermeld. Vervangingsinvesteringen zijn nodig om het parkeerbedrijf gelijkblijvend te laten functioneren met het beschikbare aanbod van parkeervoorzieningen. Reguliere vervanging is hierbij inbegrepen.

Ontwikkelinvesteringen zijn de investeringen vanuit parkeren om (mede) invulling te geven aan de ambities en ontwikkelingen vanuit het parkeerbeleidsplan. Beleidsnota's zoals het parkeerbeleidsplan 2013 bieden hiervoor het kader. Per onderwerp zijn de ontwikkelingen als volgt.

### Exploitatie

#### *Uitgangspunten voor reguliere indexaties*

		2021	2022	2023 e.v.	Basis
Kosten	Lonen	2,6%	2,2%	2,0%	Meerjarige prognose begroting 2020
Kosten	Prijzen	1,7%	1,7%	1,8%	Meerjarige prognose begroting 2020
Baten	Tarieven	2,15%	1,95%	1,90%	Gemiddelde van loon- en prijsindex

#### *Lasten*

Parkeerservice Centrumbus	Consequenties van uittreden zijn verwerkt. Deze zijn budgettair neutraal. Tekort voor 2021 is met € 20.000,- aangevuld vanuit de parkeerexploitatie. Vanaf 2022 is het toegekende budget geschrapt.
Voetveer	Subsidie gefaseerd naar beneden bijgesteld en vanaf 2024 € 0,-. Wel is geïnvesteerd in een walstroomvoorziening.
Bijdrage NS fietsenstalling	Vanaf 2022 is de bijdrage verhoogd van € 70.000,- naar € 131.000,- per jaar. Onderhandelingen zijn hierover gaande, het is een 'worst case' voorziening. Vanwege verrekening achteraf wordt hier +/- PM aan toegevoegd.
MJOP Stads- poortgarage	Volgend op de renovatie is een meerjaren onderhoudsprogramma (MJOP) opgesteld. Delen hiervan dienen te worden opgebracht door de andere eigenaar / gebruiker. Per saldo is rekening gehouden met € 108.000,- aan kosten per jaar.
Divers	Posten dagelijks onderhoud, belastingen, verzekeringen en apparaatslasten zijn bijgesteld.

**Baten** – Volgend op de bij het MPP 2019 gemaakte keuzes zijn de tarieven zijn in 2020 – 2025 met 0,7% extra verhoogd bovenop de reguliere indexatie en opbrengsten uit het omzetten van kortparkeren gesteld op € 150.000,-.

## Vervangingsinvesteringen

In het huidige MPP zijn als vervangingsinvesteringen opgenomen:

Straat-apparatuur	Elk jaar 5 parkeerautomaten a € 50.000,- vanuit de exploitatie. Dit wordt niet geactiveerd (Onder de grens van € 25.000,-)
Garage-voorzieningen	Eens per 10 jaar a € 500.000,- voor parkeerapparatuur, installatie en overige voorzieningen (Verlichting, bebording, speedgates, camerasystemen inclusief kabels). Voorzien in 2025, wordt jaarlijks geïndexeerd met prijsindex van 1,8%
Renovatie Brinkgarage	€ 2,3 miljoen voorzien in 2021, waarvan € 825.000 dekking voorziening parkeerbijdrage bouwaanvragen en € 1,5 miljoen ten laste van de mobiliteitsreserve. Vanaf 2022 is de kapitaallast meegenomen in de begroting.

## Ontwikkelinvesteringen

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 ineens worden betaald. Dit is 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 onderdeel van de beleidsdiscussie.

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

Renovatie Stadspoortgarage	Is gereed. Er zijn diverse aanvullende maatregelen geschrapt uit de renovatie, maar die op termijn wel gaan spelen. Ook moeten de huidige voorzieningen en installaties in stand gehouden worden. Dit is opgenomen in een geactualiseerd MJOP en meegenomen in het voorliggende MPP
Parkeren De Worp	Investeringskrediet van € 450.000,- is vastgesteld met dekking reserve (bouwbijsdragen). Het beheer en onderhoud van het terrein wordt vanwege het gratis parkeren meegenomen bij toevoeging areaalacces programma Leefomgeving.
Digitaal Parkeer vergunning systeem	Nieuw systeem inclusief herschikking parkeertaken, voorbereidingskosten aanbesteding en aanschaf van het nieuwe parkeervergunningstelsel. Het betreft een investeringsbudget van € 500.000. Dit is afgerond in 2020. Dit leidt tot een structurele kapitaallast van € 57.130 vanaf 2021, dat gedekt wordt uit de parkeerexploitatie.

## Risicoparagraaf

In de huidige doorrekening zijn zorgvuldig gewogen keuzes gemaakt ten aanzien van alle mee te nemen onderdelen. In de praktijk is dit echter niet altijd eenvoudig. Er zijn ontwikkelingen die nog niet concreet zijn, maar waarvan helder is dat deze in de toekomst gaan spelen. De parkeersektor is daarnaast afhankelijk van marktpontwikkelingen, zowel qua gebruik als qua beheer en onderhoud. Bij de huidige versie worden de volgende concrete onderdelen als risicofactor benoemd:

Opbrengstverlaging Covid-19	Derving van inkomsten wordt door het Rijk gecompenseerd voor 2020 en 1 <sup>e</sup> helft 2021. Bij een scenario waarbij de situatie zich in het huidige tempo zal normaliseren is dit afdoende. Echter, de covid-19 situatie kan nog onverwachte wendingen nemen. Hier kunnen we niet op anticiperen, het wordt gezien als autonome ontwikkeling.
Doorontwikkeling digitalisering	De nu ingeplande stappen zijn in de MPP verwerkt. Echter, deze markt ontwikkelt zich snel. Inwoners spreken ons vaker aan op nieuwe toepassingen die men elders al benut. Voorbeeld is handhaving: Op termijn is ondersteuning met een 'scanauto' naast de handhelds gewenst. Hierdoor kan extra investering nodig zijn.

Groot onderhoud Brinkgarage	Omdat voorheen de Brinkgarage een tijdelijke parkeeroplossing zou zijn, is in de parkeerexploitatie geen rekening gehouden met kosten groot onderhoud. Nu gekozen is voor een definitieve parkeeroplossing en de Brinkgarage in 2021 gerenoveerd gaat worden, zal na renovatie een MJOP opgesteld worden. De financiële effecten worden meegenomen in een volgend MPP.
Reguliere gevolgen veranderingen	Brinkgarage: Inkomstenderving tijdens werkzaamheden (geen kostenpost voor opgenomen), noodzakelijk publiekrechtelijk traject (€ 275.000,- beschikbaar gedekt door de voorziening parkeerbijdragen). Park en Walk: Moeten nog vastgesteld worden, gaan mee in de binnenstadsagenda. E-laadvoorzieningen: Dit leidt tot extra investeringen in garages (geen kostenpost voor opgenomen)

Daarnaast is sprake van bredere, maatschappelijke trends die een effect op het rendement kunnen hebben. Voorbeelden hiervan zijn prijspeilontwikkelingen en maatschappelijke trends.

*Prijspeil ontwikkelingen* – Uitgegaan wordt van een constante stijging van prijzen. Op korte termijn is dit juist, maar de vraag dit of dit op langere termijn hetzelfde blijft. Enerzijds kunnen prijzen door constante verhoging maatschappelijk onacceptabel hoog worden, anderzijds kunnen de hogere tarieven tot andere parkeerkeuzes leiden. Op termijn kan hierdoor de nu aangenomen 1:1 verhouding tussen tarieven en opbrengsten onder druk komen te staan.

Ook ten aanzien van noodzakelijke kosten voor exploitatie van de garages zijn de verwachtingen voor 5 – 10 jaar van nu aannames. Specifiek voor grootschalig onderhoud wordt door middel van het opstellen van meerjaren onderhoudsprogramma's (MJOP's) per garage gewerkt aan transparantie in te verwachten kosten.

*Maatschappelijke trends* – De beoogde invoering van de nulnorm is mede gebaseerd op veranderende patronen van autobezit en -gebruik, met name voor jongere generaties. Beleidsinzet is de verminderende afhankelijkheid van de eigen auto verder te stimuleren. Dat gebeurt door betere fietsvoorzieningen en innovaties zoals deelauto's, maar ook door het loslaten van parkeervergunningen voor nieuwe woonadressen. Per saldo kunnen parkeerinkomsten hierdoor op termijn gaan afnemen.



## Uitkomsten MPP

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, 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.

In raadsmededeling 2021 – 0366 van 23 maart 2021 is het volgende gemeld:

Uit doorrekening van het saldo van de reserve parkeren in meerjarig perspectief komt naar voren dat de opbrengsten uit de parkeerexploitatie in combinatie met de beschikbare reserves ontoereikend zijn om de huidige afdracht aan de algemene middelen te kunnen continueren. Zonder inhoudelijke bijstelling van het parkeerbeleid zou dit betekenen dat de afdracht (op basis van huidige inzichten) structureel met minimaal € 100.000,- verlaagd dient te worden vanaf 2022. Dit heeft een directe relatie met de hierboven genoemde groot onderhoudsprogrammering van onze garages (vastgoed) en is ter voorkoming van vervroegde afschrijving van onze duurzame kapitaalgoederen, waardoor calamiteiten worden voorkomen en plots hele hoge investeringen worden voorkomen.

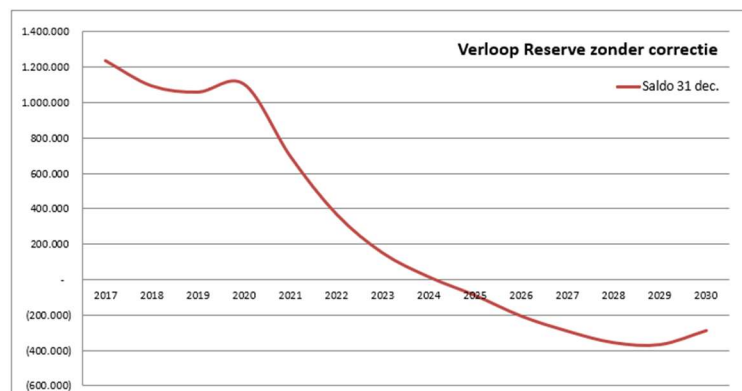
Hierin waren eventuele toename bijdrage NS stalling en MJOP Brinkgarage nog niet verwerkt. Op basis van de meest recente cijfers is de situatie als volgt.

## Basisberekening zonder maatregelen

Op basis van de in dit MPP genoemde (financiële) uitgangspunten is een meerjaren-prognose van de stand van de reserve parkeren gemaakt. De stand van de Reserve Mobiliteitsfonds per 1-1-2021 is circa € 700.000,-. Alle ontwikkelingen in acht nemend is de prognose van de ontwikkeling van het saldo van de Reserve in de komende tien jaar als volgt:

Te zien is dat de reserve vanaf 2025 een negatieve stand heeft. Dit wordt vooral veroorzaakt doordat de groot onderhoudslasten van de Stadspoortgarage structureel zijn meegenomen.

Aangezien de reserve in principe geen negatieve stand mag hebben is een correctie nodig om de reserve op niveau te houden.



## Theoretische opties voor correctie

Er zijn diverse manieren om de stand van de reserve parkeren te beïnvloeden. Elk van deze opties heeft voor- en nadelen. In grote lijnen zijn de volgende keuzes mogelijk. In theorie kan dit variëren van bezuiniging op kosten tot verhogen van inkomsten. Een meer technische 'laatste' optie is het verminderen van de jaarlijkse afdracht die vanuit de reserve parkeren aan de algemene dienst wordt gedaan.

Uitstellen lopende projecten	Vanuit het beleidskader zijn in het vorige MPP fondsen vrijgemaakt om de verschillende doelen te bereiken. Voor zover nog geen commitment is ontstaan, kunnen deze worden verminderd of gestopt. Aan de vrijgegeven fondsen ligt echter altijd een degelijke inschatting van kosten ten grondslag. Gevolg is dat eerder ingezette routes voor bijvoorbeeld digitalisering later of niet worden gerealiseerd.
Verlagen onderhoudskosten	Algemene jaarlijkse kosten kunnen worden aangepast. In de afgelopen jaren is echter reeds kritisch gekeken naar alle uitgaven. Mede daardoor is al een sober beeld zichtbaar qua onderhoud voor onze voorzieningen. Ook wordt door vermindering het risico op calamiteiten groter.
Verhogen parkeertarieven	In het meest recente MPP (2019) is gekozen voor een tariefaanpassing. Een tariefaanpassing zal niet positief worden ontvangen door de gebruikers en verandert de verhouding tussen onze prijsstelling ten opzichte van omliggende steden.
Verlagen afdracht algemene middelen	Jaarlijks wordt een deel van de gemaakte winst vanuit de reserve parkeren aan de algemene middelen afgedragen. Echter, daarmee verschuift het tekort slechts binnen de gemeente.

Het getoonde beeld geeft vooralsnog geen aanleiding om één van de bovenstaande 'zware' correctiemiddelen in te zetten. In plaats daarvan wordt gekeken naar een aantal reeds lopende processen, die tot een gunstiger verhouding van kosten en opbrengsten kunnen leiden.

## Voorgestelde correctiemaatregel

Voorgesteld wordt aan te haken bij twee processen die het komend halfjaar en/of de eerste helft van 2022 tot positieve resultaten zullen leiden ten aanzien van het rendement van de parkeeropbrengsten.

### 1 Vereenvoudiging tariefzones, ook belichten vanuit benutting.

Vereenvoudiging van tariefzones staat reeds op de takenlijst van het college. Het perspectief van betere benutting van het bestaande areaal door daggebruikers wordt hieraan toegevoegd. Doorgaans doet langsparkeren in straten in een binnenstad afbreuk aan het ruimtelijk beeld. Echter, de binnenstad kent ook diverse parkeerterreinen. Dagparkeerders geven daar geen grote verstoring van het leefklimaat. Kosten om die parkeerruimte correct aan te bieden zijn reeds gemaakt.

Concreet zou de benutting van de terreinen Verzetslaan, Pikeurshof en /of Van Twickelostraat verbeteren door het instellen van een maximum dagtarief. Nu is dat € 25,-, terwijl met name bij de Verzetslaan diverse commerciële opties in de omgeving een dagtarief van € 10,- hanteren. Ons terrein is daardoor onaantrekkelijk voor daggebruik, terwijl de parkeerruimte die groep parkeerders aankan zonder het kortparkeren te hinderen. Gevolg is dat we inkomsten mislopen.

### 2 Verwachte afkoop en nieuwe bereikbaarheidsbijdrage

Het college heeft voorgesteld om een 'nulnormzone' in te voeren in het gebied van de historische binnenstad. Hoewel de discussie op raadsniveau nog niet is afgerond, kan op financieel gebied verwacht worden dat na implementatie extra inkomsten ontstaan. Deze komen uit de nieuwe

bereikbaarheidsbijdrage van 10% van de vroegere afkoopsom bij nieuwe ontwikkelingen. Vanaf 2022 worden hierdoor nieuwe inkomsten verwacht.

Tegelijkertijd zijn in het afgelopen halfjaar onder de bestaande afkoopregeling bij diverse projecten als onderdeel van anterieure overeenkomsten afspraken gemaakt. Voorbeelden zijn de Kop Handelskade (Explorius) en de Van Twickelostraat 2. Inkomsten uit deze bijdragen komen nu ten goede van de reserve bouwen.

Echter, in beide gevallen wordt gebruikt gemaakt van bestaande (over)ruimte in het bestaande areaal en ontstaat geen koppeling met nieuw aan te leggen plaatsen. Als gevolg hiervan lijkt het logisch deze inkomsten aan de reserve bereikbaarheid toe te voegen.

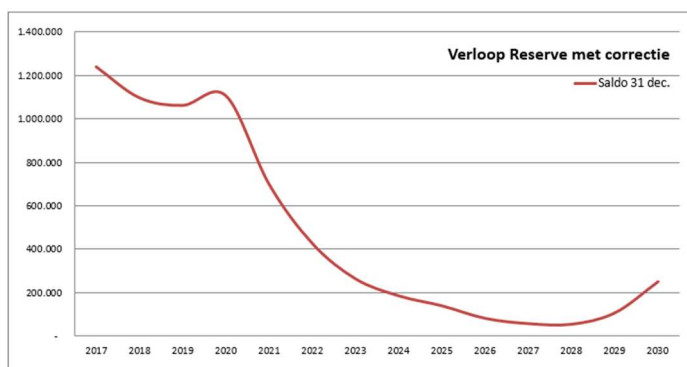
Op dit moment is niet definitief te zeggen welke opbrengsten uit deze twee opties zullen ontstaan. Tegelijkertijd is helder dat hierdoor in het komende jaar minimaal € 55.000,- aan inkomsten ontstaan, en dat in de jaren daarna door nieuwe opties hetzelfde verwacht kan worden.

Om die reden is het thans mogelijk het bestaande, bescheiden structurele tekort van € 55.000,- binnen de Reserve Parkeren zelf op te vangen en deze in de komende jaren positief te houden.

## Doorrekening met voorgestelde correctie

Door de te verwachten jaarlijkse toename van opbrengsten uit dagparkeren en afdrachten bij ontwikkelingen ter hoogte van € 55.000,- vanaf 2022 via de bovenstaande correctie ontstaat een positiever verloop van de reserve parkeren.

De afdracht aan de algemene middelen blijft door dit voorstel waartoe in het MPP 2019 is besloten gelijk en ziet er als volgt uit:



	2021	2022	2023 e.v.
Afdracht algemene middelen MPP 2019	538.000	488.000	438.000
Voorstel afdracht algemene middelen MPP 2021	538.000	488.000	438.000

---