

Nota voor Burgemeester en Wethouders

Team: Beleid

Onderwerp:

Meerjaren Perspectief Parkeren 2022, stand van zaken beleid en financiën parkeersector Deventer

Notagegevens

Bestuursorgaan : B-en-W 11-10-2022

Notanummer : 2022-755

Datum : 11-10-2022

Programma : 03-Leefomgeving

Portefeuillehouder : Wethouder Elferink,

Bijlage(n) : 221011 MPP2022 v09 tbv raad.docx

Parafering

21-09-2022: Programmamanager22-09-2022: Wethouder

Agendering

* 29-09-2022: adjunct-secretaris en teammanager Concernstaf

* 23-09-2022: Gemeentesecretaris/algemeen directeur

Definitieve akkoord

13-10-2022

B & W d.d.: 11-10-2022

Besluit

1. In te stemmen met het Meerjaren Perspectief Parkeren 2022
2. Het raadsvoorstel en het ontwerp-raadsbesluit vast te stellen
3. De stukken aan te bieden aan de gemeenteraad

De nota en het besluit openbaar te maken.

Inleiding

Het Meerjaren Perspectief Parkeren (MPP) is de financiële barometer van de parkeersector van Deventer. Via een overzicht van inkomsten en uitgaven ontstaat de mogelijkheid tot (bij)sturen in de wijze waarop het bestuur hiermee omgaat. Aansluiting wordt gezocht bij de twee majeure financiële instrumenten van BenW en raad: De voorjaarsnota en de begrotingsbehandeling.

Het MPP verschijnt doorgaans jaarlijks. In 2021 was de covid-crisis nog gaande en werd volstaan met een financieel overzicht. Inmiddels zijn de effecten van corona verwerkt en wordt een volledig MPP geleverd, inclusief een overzicht van de beleidsontwikkelingen. Dit wordt sinds 2019 weergegeven op advies van de rekenkamercommissie en maakt de koppeling tussen beleid en uitvoering inzichtelijk.

De doorrekening van het saldo van het meerjarenperspectief leidt tot een resultaat conform verwachting, er is geen reden tot correctie zoals in vorige MPP's het geval was. Desondanks blijven er knelpunten en risico's, die qua omvang als normaal kunnen worden gezien binnen de parkeersector van onze stad.

Beoogd maatschappelijk resultaat

Inzicht in de financiële situatie van de parkeersector van de gemeente Deventer. Hiervoor hanteert Deventer een gesloten financieel begrotingskader (parkeereexploitatie) middels de Reserve parkeren met een jaarlijkse winstafracht aan de algemene middelen. Een doorkijk van het saldo hiervan wordt voor de komende tien jaar weergegeven. Doel is het MPP als deel van de begrotingsbehandeling in november 2022 door de raad vast te laten stellen.

Kader

- * Het Meerjaren Perspectief Parkeren (MPP) 2020 - 2021
- * Parkeerbeleidsplan, definitief januari 2013
- * Omgevingsvisie Deventer, definitief september 2019

Betrokken partijen en participatie

Geen. Het is een intern besluit. In breder verband wordt de parkeerproblematiek waar nodig met alle betrokkenen besproken. Met belangengroepen zijn halfjaarlijkse overleggen, met bewoners in het geval van wijzigingen in de buurt.

Argumenten voor en tegen

Voor vaststellen pleit het doel om naar raad en burgers transparant te zijn over de financiële stand van zaken van de parkeersector in Deventer. Vaststellen zet de logische reeks van jaarlijkse publicatie voort, zodat een vergelijking in de tijd mogelijk blijft. Tegen vaststellen kunnen bedenkingen bij de vorm en/of inhoud van het MPP pleiten.

Financiële consequenties en dekking

Vaststellen vormt een bevestiging van de eerder vastgestelde kaders, inclusief de afdracht aan de algemene middelen.

Openbaarmaking en communicatie

Het MPP is onderdeel van de jaarlijkse begrotingsstukken. Deze worden in november 2022 in samenhang in de openbaarheid gebracht en nader toegelicht.

Aanpak en uitvoering

Na vaststelling door B&W worden het raadsvoorstel en het ontwerp-raadsbesluit aan de raad aangeboden.

RAADSVOORSTEL

Onderwerp	:	Meerjaren Perspectief Parkeren 2022, stand van zaken beleid en financiën parkeersector Deventer
Portefeuillehouder	:	Wethouder Elferink,
Voorstelnummer	:	2022-755
Datum B en W besluit	:	11-10-2022
Team	:	DEV-BLD

Inleiding

De raad bepaalt op welke wijze financiën worden benut om reguliere taken en beleidsambities op het gebied van parkeren optimaal te kunnen realiseren. Het Meerjaren Perspectief Parkeren (Hierna MPP) geeft hiervoor de noodzakelijke financiële informatie. Deze bevat ook een hoofdstuk met beleidsontwikkelingen, zodat de relatie tussen beleid en uitvoering rechtstreeks kan worden gelegd. Hiermee houdt de raad zicht op de wijze waarop het college de huidige parkeervoorzieningen beheert, en de door de raad geformuleerde beleidsambities realiseert. Conclusies van het MPP worden meegenomen in de begrotingsbehandeling 2023.

Raadsvoorstel

1. Het Meerjaren Perspectief Parkeren 2022 vast te stellen.

Kern 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 parkeerexploitatie

Kader

* Meerjaren Perspectief Parkeren 2020 - 2021 (Besluit 2021-002445)

* Parkeerbeleidsplan 2013 en Omgevingsvisie 2019

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. Sinds 2019 wordt het MPP tevens benut om aanvullende beleidsuitspraken vast te leggen. Het meest recente MPP 2020 - 2021 was hierop een uitzondering vanwege de covid-situatie. Inmiddels is de financiële afwikkeling hiervan compleet en is weer sprake van een 'volledig' MPP. met zowel een beleids- als diverse financiële paragrafen.

In de beleidsparagraaf worden updates gegeven van diverse lopende projecten: Huur Verzetslaan en garage Stationsplein, fietsenstalling NS Deventer en digitalisering parkeren. Tevens worden de consequenties van de eerder dit jaar vastgestelde laadvisie in het MPP verwerkt. Vervolgens wordt ingegaan op juridische aanpassing van het beleid als motivatie voor het nader reguleren van twee beleidsprocessen:

* Parkeerplaatsen voor deelmobiliteit. Volgend op een arrest van de Hoge Raad wordt het bieden van gelijke kansen binnen een transparante toewijzing nader vastgelegd. In het MPP wordt de motivatie nader uitgeschreven. Deze dient als basis voor nadere regulering in de parkeerverordening 2023. Deze is net als het huidige MPP onderdeel van de besluitvorming van de raad in het kader van de begrotingsbehandeling komende november.

* Stallen van fietsen bij her- en nieuwbouw. Aangekondigd wordt nader vast te gaan leggen in hoeverre de 'Amsterdamse Bouwbrief' als gelijkwaardig alternatief voor het Bouwbesluit kan worden gezien. Reden hiervoor is dat ontwikkelaars steeds vaker conform de Amsterdamse Bouwbrief stallingmogelijkheden voor fietsen groeperen dichtbij en in- en uitgang van een groep woningen in combinatie met een kleinere berging bij de woning zelf. Er is behoefte aan een nadere kaderstelling of, en zo ja onder welke voorwaarden ten opzichte van de voorschriften van het Bouwbesluit acceptabel is.

In de financiële paragrafen worden de uitgangspunten voor reguliere indexaties vastgelegd. Vervolgens worden kosten en baten van de diverse onderdelen in detail benoemd. Het gaat om afschrijving van bestaande voorzieningen en apparatuur, maar ook om toevoegingen van bijvoorbeeld laadvoorzieningen. Als risico's worden benoemd de doorontwikkeling van het digitaliseringproces en de toename van kosten en krapte in de arbeidsmarkt. De ontwikkeling hiervan kan leiden tot een vermindering van het rendement van de bestaande parkeervoorzieningen.

De doorrekening van de reserve mobiliteitsfonds laat over de tien jaren een positief saldo zien. Dit is conform de voorwaarde zoals die voor een reserve gelden. Het positief resultaat blijft noodzakelijk als buffer om fluctuaties op te kunnen vangen. Er is daarmee geen noodzaak tot correctie zoals die in vorige edities werd omschreven. De afdracht aan de algemene middelen blijft gelijk aan de wijze zoals hier eerder over is besloten.

Betrokken partijen en 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 actualisatie van het meerjarenperspectief parkeren 2022 leidt tot een sluitende exploitatie en een reserve die voldoende ruimte biedt om eventuele tegenvallers op te vangen.

De mogelijke financiële effecten van nieuwe ontwikkelingen als parkeren melksterweide, overgang naar maatschappelijk vastgoed en parkeren Roto Smeets, De Schil en binnenstad zullen mee worden genomen bij een eerstvolgende actualisatie van het meerjarenperspectief parkeren.

Betrokkenheid 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 2023.

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



M.A. Kossen



R.C. König

RAADSBESLUIT

Onderwerp : Meerjaren Perspectief Parkeren 2022, stand van zaken beleid en financiën
parkeersector Deventer
Voorstelnummer : 2022-755
Raadstafel d.d. :
Raadsvergadering :

De raad van de gemeente Deventer,
Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 11-10-2022, nummer 2022-755

BESLUIT

1. Het Meerjaren Perspectief Parkeren 2022 vast te stellen.

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

A. Kerver

R.C. König

Meerjaren Perspectief Parkeren

MPP 2022

Conceptversie 09 tbv Raad

In het kort.....	1
Voortgang van het parkeerbeleid	2
Actualisatie exploitatie en investeringen.....	5
Uitkomsten MPP.....	9

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 is van oktober 2021. Sinds 2019 bevat het MPP een kort overzicht van nieuw beleid en lopende dossiers op parkeergebied. Dit ontbrak eenmalig in de vorige editie vanwege de pandemie.

In het vorige MPP zijn actuele gebruikscijfers weergegeven. Aangezien deze om het jaar verzameld worden vervalt dit hoofdstuk in deze versie. Het huidige MPP kenmerkt zich door nieuwe kansen en ontwikkelingen die ontstaan nu de covid-epidemie vanaf het voorjaar van 2022 vooralsnog lijkt te zijn bestreden. Het 'beleidsdeel' van het MPP is om die reden in deze editie relatief groot.

De doorrekening van het saldo van het meerjarenperspectief leidt tot een resultaat conform verwachting, er is geen reden tot correctie zoals in vorige MPP's het geval was. Desondanks blijven er knelpunten en risico's, zij het dat deze qua omvang als normaal kunnen worden gezien binnen de parkeersector van onze stad.



Voortgang van het parkeerbeleid

Vanaf 2017 voegde het College op aanbeveling van de Rekenkamercommissie bijpassende beleidsdoelstellingen, uitvoeringsmaatregelen en de stand van zaken in de verschillende operationele dossiers aan het MPP toe. Hierdoor wordt elders nazoeken van die informatie voorkomen. Bij een komende actualisatie van de Omgevingsvisie zullen aanvullende beleidsuitspraken hierover vanuit het MPP worden overgenomen. Achtereenvolgens wordt ingegaan op onderwerpen die reeds in het vorige MPP zijn benoemd en nieuwe ontwikkelingen, waaronder gewijzigde juridische kaders.

Updates van lopende onderwerpen

Financiële derving covid19-crisis

Er is rijkscompensatie ontvangen voor de derving. Begin 2022 zijn winkels, horeca en werklocaties stapsgewijs weer geopend. Per april 2022 zijn de verkeersintensiteiten op het hoofdwegennet vergelijkbaar met waarden van voor de uitbraak. Daarmee is dit dossier voor nu afgerond. Een eventuele terugkeer van beperkende maatregelen in het najaar blijft een risico.

Fietsenstalling NS station Deventer

Per 1 juli 2022 is een addendum aan de overeenkomst met NS stations toegevoegd. Hierdoor blijft het stallen gratis, maar wordt de maximale aaneengesloten stallingsduur beperkt van 30 tot 14 dagen. Vanwege de toename van het gebruik wordt de bemensing uitgebreid. Deze wordt door NS geleverd. Door ondertekening van het addendum stijgt de jaarlijkse gemeentelijke bijdrage van circa € 84.000,- naar circa € 109.000,-. In het vorige MPP was met een hogere stijging rekening gehouden. In 2025 loopt de overeenkomst af en zal opnieuw over de (financiële) voorwaarden onderhandeld worden. Inzet is de bijdrage minimaal gelijk te houden, maar het risico op een verhoging vanaf 2025 bestaat.

Huur Verzetslaan en garage Stationsplein

De huurovereenkomsten zijn aangepast. Voor beiden betekent dit een verlaging van lasten, in totaal € 122.000,- per jaar. Het college heeft deze deels benut om de financiële consequenties van de laadvisie te dekken. Deze zijn € 53.000,- voor elk van de komende vijf jaren. Detaillering hiervan wordt gegeven in bijlage 1.

Digitalisering parkeren

Parkeren op kenteken bij betaalautomaten op straat is ingevoerd. De handhavingsapparatuur is hierop aangepast. In juni 2022 is een eerste, interne proef uitgevoerd met een scanauto. Hierdoor is beter zicht ontstaan op zowel de invoeringskosten als het handhavingsresultaat ten opzichte van de huidige situatie. In het najaar of het voorjaar van 2023 zal dit tot een concreet invoeringsvoorstel leiden.

De financiële consequenties hiervan zijn complex: Er zijn eenmalige meerkosten, de kosten voor technische beheersing en die voor inzet van handhavers veranderen. De financiële consequenties zijn afhankelijk van inhoudelijke toepassingskeuzes. Om die reden zullen deze in het inhoudelijke voorstel nader worden uitgewerkt. Voor nu wordt in het huidige MPP geen voorlopige aanneme voor handhaving met een scanauto gedaan.

Nieuwe ontwikkelingen en juridische kaders

Beleidsdiscussies over mobiliteit - Ten aanzien van de dossiers 'nulnorm / actualisering beleidsregels parkeren' en 'Optimalisatie parkeren De Worp / Melksterweide' zijn Raadsmededelingen verschenen (2021-362 van 14-12-2021 en 2022-216 van 15-03-2022). In beide gevallen is nader inhoudelijk onderzoek toegezegd. Mede hierdoor schuift een actualisatie van de beleidsregels parkeren van 2015 op naar minimaal het voorjaar van 2023. De dossiers hebben hierdoor vooralsnog niet tot financiële aanpassingen geleid.

Het college heeft de raad voorzien van een overzicht van vastgesteld beleid (Bijlage van raadsmededeling 2022-477). Dat overzicht bevat tevens een beeld van lacunes en aanvullingen, waar vanuit het college aan wordt gewerkt. Indien op basis hiervan aanvullende opdrachten aan het college ontstaan, zullen die – inclusief eventuele financiële consequenties – in een volgende MPP editie benoemd worden.

Bestuursakkoord: Uitbreiding Melksterweide - In het bestuursakkoord wordt de ambitie uitgesproken om het gratis parkeren op de Melksterweide te behouden en uit te breiden met 80 parkeerplekken. Besluitvorming van deze ambitie moet nog plaatsvinden bij de raadsbehandeling over de begroting 2023 in November. Hiervoor is aanpassing van het vigerende bestemmingsplan noodzakelijk. Vervolgens zal een raming opgesteld worden.

Parkeren in gebiedsontwikkelingen - Parkeren Roto Smeets en De Schil zijn meegenomen als projecten aangevraagd binnen de “versnellingsagenda woningbouw”. Hiervoor vragen wij subsidie aan bij het Rijk. Dit wordt later in 2022 bekend.

Veranderende juridische kaders

Parkeerplaatsen voor deelmobiliteit - Op 26 november 2021 publiceerde de Hoge Raad een arrest in de zaak Didam (ECLI:NL:2021:1778). Kernpunt hierin was de verplichting van overheidslichamen om mededingingsruimte en transparantie te bieden. Dit heeft gevolgen voor deelmobiliteit. Tot heden wijst Deventer op verzoek openbare parkeerplaatsen toe voor dit doel. Dit zal moeten veranderen in het bieden van gelijke kansen voor gegadigden binnen een transparant proces van aanbieden van plaatsen. Om dit mogelijk te maken, zullen de parkeerverordening en de verordening parkeerbelastingen op dit punt worden aangevuld. De beleidsmatige motivatie hiervoor is als volgt:

Deventer streeft naar een duurzame ontwikkeling. Onderdeel hiervan is het bieden van optimale alternatieven voor gebruik van de eigen auto. Het toestaan van plaatsen deelauto's door commerciële aanbieders is op basis van evaluaties en toename in aantallen elders in Nederland) een positieve, concrete invulling hiervan. Na een experimentele fase waarin in principe ieder verzoek voor plaatsing van een deelauto werd ingewilligd, gaan we nu uit van een goede balans tussen aantallen deelauto's in relatie tot aantallen woningen en parkeerruimte in de directe omgeving. Op die manier wordt recht gedaan aan de ontwikkeling, zonder dat het parkeeraanbod voor andere doelen wezenlijk wordt ingeperkt.

Mede gezien het feit dat in Deventer het aantal verzoeken om plaatsing (nog) beperkt is en een verzoek meestal volgt uit een analyse van de aanbieder op basis van bewoners die interesse hebben getoond, hanteren we vooralsnog hiervoor als hoofdprincipe 'wie het eerst komt, die het eerst maalt'. Concrete criteria voor plaatsing worden nader geformuleerd in (een wijzigingsvoorstel op) de parkeerverordening. Leges ten behoeve van de aanvraag en vormgeving van de plaats worden verankerd in de legesverordening. Hierin volgen we in principe de wijze zoals dit in de gemeente Amsterdam – waar autodelen wijdverbreid is – publiekrechtelijk juridisch is vastgelegd.

Stallen van fietsen bij nieuw- en herbouw - Deventer krijgt bij verzoeken om beoordeling van omgevingsvergunningen vaker te maken met een invulling van het fietsparkeren volgens de 'Amsterdamse bouwbrief'. Gedachte hierachter is dat in plaats van één bergruimte per adres een combinatie van ruimte voor fietsen in een centrale fietsenstalling en een (kleinere) bergruimte bij de woning zelf wordt toegepast.

Toepassing hiervan heeft voor- en nadelen. Deze zullen inhoudelijk door het College worden afgewogen. Indien tot een specifieke vorm van gelijkwaardigheid wordt besloten ten opzichte van het huidige bouwbesluit, zal dit juridisch nader worden uitgewerkt. Het vastleggen hiervan binnen de actualisatie van de beleidsregels parkeren is daarbij uitgangspunt. Vooruitlopend hierop zijn wellicht snellere opties mogelijk.

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

		2023	2024	2025 e.v.	Basis
Kosten	Lonen	3,95 %	4,20 %	4,10 %	Begrotingsrichtlijnen 2023
Kosten	Prijzen	5,50 %	2,50 %	2,50 %	Begrotingsrichtlijnen 2023
Baten	Tarieven	4,70 %	3,35 %	3,30 %	Begrotingsrichtlijnen 2023

Lasten

Bijdrage NS fietsenstalling	Uit onderhandelingen met NS is een eindbeeld ontstaan waarin per kwartaal van 2022 de bijdrage verhoogd van € 70.000,- naar circa € 109.000,- per jaar. Dit is € 21.000,- minder dan in het vorige MPP werd ingeschat.
Park en Walk / toename toezicht	Als gastvrije Hanzestad wordt waar mogelijk in lopende projecten waarde toegevoegd. Voorbeeld hiervan is garage Brink, de aansluiting Santpoort en aandacht voor en verlichting bij wandelroutes. Een ander voorbeeld is de vraag om toezicht bij fietsenstallingen. Op drukke momenten wordt om toezicht gevraagd, zoals bijvoorbeeld bij het Lamme Van Deseplein. Dergelijke kleine uitbreidingen zijn te overzien, maar tellen wel bij het geheel op. Beide trends worden tevens als risico benoemd.
MJOP garages	Een meerjaren onderhoudsprogramma (MJOP) zorgt voor voorspelbare kosten en vermindert de kans op latere, incidentele meerkosten. In 2022 is het MOJP voor de garage Stadspoortgarage gestart. Voor garage Brink zal vanaf 2023 een MJOP worden uitgewerkt en opgenomen in het MPP.
Divers	Posten huur Lamme Van Deseplein, dienstverleningsovereenkomst P1, dagelijks onderhoud (inclusief schoonmaak door KonnekteD), stroomrekening laadpalen Leeuwenbrug BV, 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	<p>In het vorige MPP was € 2,3 miljoen voorzien in 2021, waarvan € 825.000 dekking voorziening parkeerbijdrage bouwaanvragen en € 1,5 miljoen ten laste van de mobiliteitsreserve. Vanaf 2022 was de kapitaallast meegenomen in de begroting. De huidige situatie laat twee ontwikkelingen zien:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het bleek niet mogelijk de garage tijdens de verbouw deels open te laten voor publiek. Dit leidt tot een incidentele derving van inkomsten die hoger is dan vooraf ingeschat. Bezien wordt of dit in de algemene ontwikkeling van parkeerinkomsten kan worden opgevangen. Mocht dit niet lukken, dan wordt hiervan melding gemaakt in een komende kwartaalrapportage. • Meer algemeen is sprake van toename van prijzen van materialen en kan krappe arbeidsinzet tot een verlengde doorlooptijd leiden. Dit heeft echter nog niets tot een overschrijding binnen het renovatieproject zelf geleid. • Gezien de uitvoering in 2022 is de eerste kapitaallast en het opstellen van een MJOP voor deze garage opgeschoven naar 2023. Financiële effecten hiervan zullen deels thans en in het volgend MPP worden meegenomen.
Versnelde vervanging toezicht-camera's	De toezichtcamera's in de garages zijn van Chinese makelij. Door zorgen rond de productiewijze, mogelijke hacking en invloed op gebruik van beelden worden deze vervangen door betrouwbaarder camera's. Aangezien vervanging voor de reguliere technische afschrijvingstermijn plaatsvindt, veroorzaakt dit extra kosten ter hoogte van € 37.000,-.

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:

Digitaal Parkeer vergunning systeem	In 2020 is een nieuw, digitaal beheersysteem voor vergunningen aangeschaft. Dit leidde tot een structurele kapitaallast van € 57.130 vanaf 2021, dat gedekt wordt uit de parkeerexploitatie. Met de toename van producten en vernieuwing van mogelijkheden zijn kosten van dit systeem gestegen met € 37.500,-. Deze extra kosten zijn structureel vanaf 2022 opgenomen.
Versnelling cashless betalen	Hoewel de meeste automaten nu cashless zijn, blijft bij minimaal 1 automaat per garage de mogelijkheid tot cash betalen bestaan. Op nationaal niveau zijn in deze sector echter personeelsproblemen, waardoor stellingen later verholpen worden en de geldgaring minder vaak plaatsvindt. Gekozen is daarom de ombouw naar cashless te versnellen. Dit leidde tot extra kosten in de afgelopen MPP periode van € 23.000,-.
Laadpalen in garages	Vanwege de toename van het gebruik worden 4 laadpalen bijgeplaatst in zowel garage Stadspoort als Brink. Kosten zijn totaal € 46.500,-. € 22.500,- hiervan wordt opgevangen omdat dit jaar budget voor vervanging automaten niet nodig bleek. De overige € 24.000,- wordt geput uit de parkeerexploitatie van 2023.

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:

<p>Doorontwikkeling digitalisering</p> <p>en</p> <p>Relatie met kosten voor monitoring</p>	<p>In het vorige MPP werd aangekondigd dat als vervolg op de thans geplande ontwikkelingen verdere vernieuwing gewenst is, wat nieuwe investeringen met zich mee kan brengen. Als voorbeeld werd handhaving via een 'scanauto' benoemd. Huidig MPP Afhankelijk hoe invulling wordt gegeven aan de implantatie van een scanvoertuig variëren de structurele kosten. Geschat wordt dat de kosten liggen tussen rond de € 70.000,- per jaar. Dit zijn kosten bovenop de bestaande kosten voor handhaving en toezicht en eventuele implementatie/project kosten.</p> <p>In de begroting is om het jaar € 24.000,- opgenomen voor monitoring van de binnenstad en directe omgeving. Dit onderzoek staat bekend als het 'Trajan' onderzoek naar het bureau dat dit de afgelopen edities heeft uitgeleverd. Door digitalisering zal deze functie door een scanauto kunnen worden overgenomen. Los van deze wijziging bleek behoefte aan een 'dashboard' waarin alle beschikbare gegevens blijvend goed sorteerbaar en presentabel zijn. Kosten voor dit 'dashboard' zijn rond € 12.000,-. Voor nu wordt dit bedrag op het onderzoeksbudget geboekt.</p>
<p>Reguliere gevolgen veranderingen</p>	<p>Jaarlijks nemen de vaste kosten toe en komen er nieuwe bij. Deze komen bovenop de lopende contracten, die al onder de druk staan met de huidige indexatie. Ter illustratie van nieuwe vervolgcosten een incidenteel en een structureel voorbeeld: Incidenteel – Kosten van materialen en diensten nemen toe, dit wordt de afgelopen tijd versterkt door personeelstekorten en de energiecrisis. Structurele kosten: Voorbeeld hiervan zijn stroomkosten die na plaatsen van een laadpaal ontstaan. Per heden gaat het om ruim € 7.000,- kosten gemaakt bij Leeuwenbrug BV, per jaar worden de stroomkosten bij hen voor plus garages Brink en Stadspoort na uitbreiding gezamenlijk ingeschat op € 4.000,- per jaar. Per onderdeel zijn dit op het geheel geen grote bedragen; toch moet er rekening mee worden gehouden dat mede hierdoor in de komende jaren eerder dan gedacht tekorten kunnen ontstaan.</p>
<p>Toename kwaliteitsvraag</p>	<p>Als gastvrije Hanzestad willen we de kwaliteit van de klantreis in en rond Deventer op een zo hoog mogelijke kwaliteit krijgen. Bij toename van vaste kosten zijn reeds de trends benoemd waarbij steeds meer verwacht wordt van investeringen op het gebied van Park en Walk en toename van de vraag om bemensing van fietsenstallingen. Los van de toename ligt hier een principieel besispunt: Het gaat meestal om maatregelen die op enige afstand van de kerntaken van parkeren liggen. Vraag is of deze kosten geen onderdeel dienen te zijn van de reguliere beheersing van de openbare ruimte.</p>

Tenslotte is sprake van bredere, maatschappelijke trends die een effect op het rendement kunnen hebben. In het vorige MPP zijn prijspeilontwikkelingen en maatschappelijke trends benoemd. Thans komen daar de economische gevolgen van het conflict in Oekraïne bij, bijvoorbeeld door oplopende brandstofprijzen. Voorts is niet uit te sluiten dat Covid-varianten in de komende periode opnieuw tot beperkingen zullen leiden.

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.

Uitgangspunt: Situatie vorig MPP

In het vorige MPP was sprake van een bescheiden, structureel tekort van € 55.000,-. Voorgesteld werd dit binnen de reserve parkeren zelf op te vangen, waarbij twee titels werden benoemd:

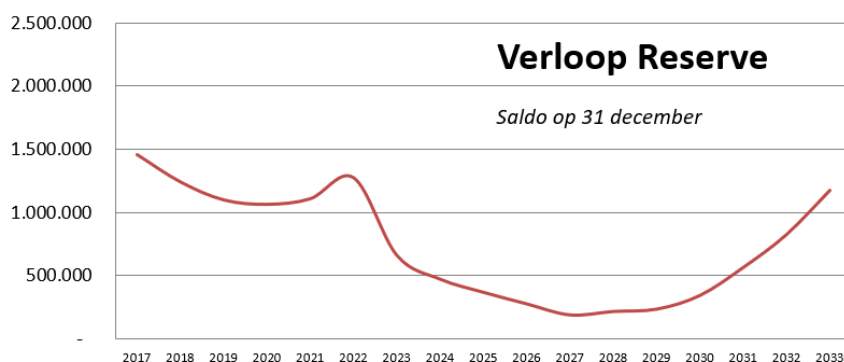
- a. Vereenvoudiging van tariefzones, met daarop vooruitlopend betere benutting van het bestaande maaiveldareaal voor daggebruikers. Voorgesteld werd het maximum dagtarief op terreinen Verzetslaan, Pikeurshof en/of Van Twickelostraat van € 25,- naar circa € 10,-. Door de verbetering ten opzichte van concurrerende mogelijkheden levert dit per saldo meer inkomsten op.
- b. Verwachte meerinkomsten uit afkoop, door strakkere toepassing van afkoopregels en/of nieuwe inkomsten na invoering van een nulnorm maatregel. Aangezien deze baten voor parkeerdoeleinden dienen te worden gebruikt, worden ze van de reserve bouwen naar de reserve bereikbaarheid overgeheveld.

Huidige stand van zaken

- a. De parkeerverordening en verordening parkeerbelasting zullen een aanpassing voor het dagtarief van de Verzetslaan en omgeving bevatten. De huidige zone zal grotendeels hetzelfde regime krijgen als De Singels, een kleine strook aan de zuidwestelijke zijde wordt toegevoegd aan de zone binnenstad. Per saldo zal gebruik door dagparkeerders daardoor toenemen. Na invoering zal gemonitord worden hoe de inkomsten zich ontwikkelen. Het resultaat hiervan zal tot een aanpassing van de parkeerinkomsten leiden.
- b. Bij diverse projecten is inmiddels afgekocht of wordt dit als uitgangspunt bij de verdere detaillering geaccepteerd. Aangezien het om incidentele inkomsten gaat, wordt voor nu geen 'gemiddeld' bedrag aan inkomsten opgenomen in het MPP. Naarmate meer projecten met afkoop worden voltooid, zal het beeld ten aanzien hiervan tot een nader voorstel leiden.

Doorrekening van het saldo

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 1-1-2023 zal circa € 658.000,- positief zijn. 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 na tien jaar positief is. Er is om die reden geen aanleiding tot correctie, zoals dit in vorige edities van het MPP het geval was. Voorts is zichtbaar dat de reserve in alle jaren positief blijft en vanaf het achtste jaar oploopt. Hoewel dit een gunstig beeld is, blijft de status hiervan broos, aangezien het om een saldo van rond 1,5 miljoen euro over tien jaar gaat. Met een jaarlijkse omzet die dit ver overstijgt is het een noodzakelijke buffer.

Prognose afdracht algemene middelen

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

	<i>Euro's</i>	2022	2023	2024 e.v.
Afdracht algemene middelen MPP 2021		488.000	438.000	438.000
Voorstel afdracht algemene middelen MPP 2022		488.000	438.000	438.000

Overigens is in de praktijk sprake van diverse vormen van vaste toelagen en afdrachten tussen de reserve parkeren en de algemene middelen. Deze komen voort uit besluitregels van inhoudelijke besluiten en zijn vaak reeds jaren onderdeel van de begroting. Omwille van eenduidigheid in het beeld worden de cijfers getoond zoals deze vanaf het MPP 2019 zijn bepaald.



Bijlage 1 Financiële kader laadvisie

Op 25 mei 2022 stemde de raad in met de integrale laadvisie. In Deventer zetten we in op “het realiseren van voldoende laadinfrastructuur binnen de gemeente Deventer onder voorwaarde van een goede inpassing in de openbare ruimte.” Specifieke aandacht wordt naast de privé-auto gegeven aan elektrische deelmobiliteit.

Uitbreiding van voorzieningen

Vanaf 1 juli 2022 gaat voor laadvoorzieningen een nieuwe concessie van start (GO RAL). Op straat worden (Semi-) publieke laadpalen aangelegd om de private laadinfrastructuur te ondersteunen. In de binnenstad en op plaatsen met hoge parkeerdruk wordt tevens de mogelijkheid onderzocht (semi-) private laadplaatsen meer openbaar toegankelijk te maken. Dit mag echter niet ten koste gaan van de groenstructuur.

Aanleg in en rond de binnenstad vindt bij voorkeur plaats in garages en op parkeerterreinen. Voor garages zijn de benodigde netwerkverzwaring en veiligheidseisen een uitdaging. Terreinen bieden eerder de mogelijkheid voor kleine groepen laadpalen (laadpleinen, ook door aansluiten bij reeds bestaande laadpalen), wat voordelen bieden ten opzichte van het plaatsen van alleenstaande laadpalen in de vorm van vermindering van zoekverkeer. Op termijn wordt gedacht aan grotere slagen bij gebundelde voorzieningen, bijvoorbeeld bij garage Brink (de bovenverdieping wordt hier in ruwbouw geschikt voor gemaakt) en bij gebiedsontwikkelingen De Kien en Roto Smeets.

Financiële consequenties

Het beoordelen van locaties wordt vanuit programma Milieu en Duurzaamheid verzorgd. De realisatie hiervan wordt door programma Leefomgeving verzorgd. Het geraamde budget hiervoor wordt vanuit het MPP betrokken. Uitgave hiervan is daarmee zowel afhankelijk van het wegingsproces vanuit programma milieu en duurzaamheid, als het doorlopen van de verschillende onderdelen van de realisatie. Budgetten hiervoor zijn in onderstaande tabel uitgesplitst.

Activiteit	2022 - 2025	2026 - 2030	2031 - 2035
Weging locatie laadpalen per jaar (Programma Milieu en Duurzaamheid, budget niet uit MPP)	€ 86.400,-	€ 86.400,-	€ 86.400,-
Realisatie gemiddeld 140 laadpalen per jaar (Programma Leefomgeving, budget vanuit MPP)	€ 53.000,-	€ 53.000,-	€ 53.000,-

<i>Uitsplitsing jaarlijks bedrag ten laste van MPP</i>	
- Voorbereiding en toezicht	€ 10.500,-
- Afhandelen verkeersbesluiten	€ 18.000,-
- Maatwerk binnenstad (garages, beeldkwaliteit)	€ 12.000,-
- Budget voor 30 strategische locaties	€ 13.000,-

In raadsbesluit 2022-231 wordt akkoord gegaan met vrijmaken van structureel budget ter grootte van € 53.500,- exclusief BTW per jaar ter dekking van kosten voor uitvoering van de laadvisie en de daaraan gekoppelde concessie tot 2035. Besloten is deze te dekken “... uit de meeropbrengsten binnen het betaald parkeren, als die er zijn, en anders te kijken naar een vermindering van de afdracht vanuit de parkeerexploitatie.”

Gevolg is dat in volgende edities van het MPP bezien wordt of de opbrengstontwikkeling van het laatste kalenderjaar is toegenomen ten opzichte van het voorlaatste kalenderjaar. Als dit afdoende is toegenomen wordt geen afdrachtvermindering toegepast. Als dit deels of niet het geval is wordt de afdracht vanuit de parkeerexploitatie met het ontbrekende bedrag verminderd.