

Nota voor Burgemeester en Wethouders

Team:

Onderwerp:

Meerjaren programma Parkeren 2024 (MPP 2024)

Notagegevens

Bestuursorgaan	: B-en-W 16-04-2024
Notanummer	: 2024-264
Datum	: 16-04-2024
Programma	: 03 - Leefomgeving
Portefeuillehouder	: Wethouder Elferink,
Bijlage(n)	: 240422 MPP 2024 Definitief.pdf

Parafering

10-04-2024: Programmamanager11-04-2024: Wethouder19-04-2024: Programmamanager22-04-2024: Wethouder

Agendering

* 12-04-2024: Teammanager Concernstaf en Adjunct-secretaris

* 11-04-2024: Gemeentesecretaris/algemeen directeur

Definitieve akkoord

16-04-2024

B & W d.d.: 16-04-2024

Besluit

1. De raad voor te stellen om het Meerjaren Perspectief Parkeren 2024 vast te stellen
2. Het raadsvoorstel en ontwerp-raadsbesluit vast te stellen
3. De stukken aan te bieden aan de raad

De nota en het besluit openbaar te maken

Inleiding

Het Meerjaren Perspectief Parkeren (MPP) is de barometer van de parkeersector van Deventer. Het geeft weer hoe de inkomsten en uitgaven op parkeren zich het afgelopen jaar heeft ontwikkeld. Daarnaast geeft het MPP een beleidsmatige en financiële vooruitblik van de ambities van de gemeente ten aanzien van parkeren weer. Als gevolg van een raadsmotie (3.3 bij de behandeling van de begroting 2024) gaat het MPP 2024 dieper dan voorgaande edities in op de financiële aspecten. De conclusies van het MPP kunnen worden meegenomen bij de behandeling van de voorjaarsnota 2024 en/of de begrotingsbehandeling voor het jaar 2025.

Beoogd maatschappelijk resultaat

Het beoogde resultaat is een vastgesteld financieel Meerjaren Perspectief Parkeren (MPP) en een geactualiseerd beleidskader. Dit perspectief biedt een kader waaraan afzonderlijke investeringsbeslissingen getoetst kunnen worden op hun (financiële) consequenties voor de parkeerexploitatie.

Kader

- * Meerjaren Perspectief Parkeren 2022 (Besluit 2022-755)
- * Prognose Meerjaren Perspectief Parkeren 2023 (Bijlage bij Raadsmededeling 2023-435)
- * Doorrekening Meerjaren Perspectief Parkeren 2023 (Besluit 2023-758)

Betrokken partijen en participatie

nvt

Toelichting op participatiebeleid

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 vanuit de parkeereexploitatie naar de algemene middelen is groter dan nul en voldoet aan de opgelegde taakstellingen door de raad.

Argumenten tegen:

Het saldo van de reserve parkeren is positief. De relatie tot de exploitatie is gezond en de afdracht naar de algemene middelen is positief. Echter, in de toekomst is een buffer nodig om financiële consequenties op te vangen. Deze zijn voor een deel nog onbekend, daarnaast zijn er risico's benoemd. Men kan oordelen dat de huidige stand van de reserve parkeren geen of minder vervangings- en/of ontwikkelinvesteringen toestaat.

Financiële consequenties en dekking

De bij de vastgestelde doorrekening Meerjaren perspectief Parkeren 2023 wijzigingen zijn financieel (door)vertaald in het Meerjaren Perspectief Parkeren 2024 en verder.

Voorgesteld wordt om te blijven investeren binnen het MPP. De volgende investeringen onderscheiden we:

- vervangingsinvesteringen (onderhoud garages en uitbreiding parkeervergunningensysteem, bemensing parkeerstellingen etc.)
- ontwikkelinvesteringen (scanauto, uitbreiding gereguleerd areaal Voorstad-Oost/Knutteldorp)

In totaal wordt er in 2024 voor €195.000 (structureel €115.000 en incidenteel €80.000) geïnvesteerd binnen het MPP.

De genoemde vervangings- en ontwikkelinvesteringen voor het jaar 2024 (en verder) kunnen worden gedekt binnen het financiële kader van het Meerjaren Perspectief Parkeren 2024 en zijn derhalve budgetneutraal. Daarnaast is de reserve Mobiliteitsfonds Parkeren voldoende om eventuele onvoorziene financiële consequenties op te vangen.

De (taakstellende) afdracht parkeren naar de algemene middelen voor het jaar

2024 is tevens haalbaar.

Het MPP 2024 stelt een tariefsverhoging van de parkeertarieven 2025 voor van in totaal 4,55% en stelt een eventuele afwijking ten opzichte van de definitieve indexatie 2025 (begrotingsrichtlijnen 2025) te verrekenen in het volgende MPP. Daarnaast staat in het MPP een aan te houden minimumbedrag van €200.000,- voor de reserve Mobiliteitsfonds Parkeren ten behoeve van dekking van onvoorziene ontwikkelingen.

Openbaarmaking en communicatie

Het MPP 2024 zal ter besluitvorming worden aangeboden aan de raad. De communicatie volgt dit proces.

Aanpak en uitvoering

De conclusies van het MPP 2024 kunnen worden meegenomen bij de behandeling van de voorjaarsnota 2024 en/of de begrotingsbehandeling voor het begrotingsjaar 2025.

RAADSVOORSTEL

Onderwerp : Meerjaren programma Parkeren 2024 (MPP 2024)
Portefeuillehouder : Wethouder Elferink,
Voorstelnummer : 2024-264
Datum B en W besluit : 16-04-2024
Team : DEV-BLD-R

Inleiding

Het Meerjaren Perspectief Parkeren (MPP) is de financiële barometer van de parkeersector van Deventer. Het geeft weer hoe de inkomsten en uitgaven op parkeren zich het afgelopen jaar heeft ontwikkeld. Daarnaast geeft het MPP een beleidsmatige en financiële vooruitblik van de ambities van de gemeente ten aanzien van parkeren weer. Als gevolg van een raadsnotie (3.3 bij de behandeling van de begroting 2024) gaat het MPP 2024 dieper dan vorige edities in op de financiële aspecten. De conclusies van het MPP worden meegenomen bij de behandeling van de voorjaarsnota 2024 en/of de begrotingsbehandeling voor het jaar 2025.

Raadsvoorstel

1. Het sluitende Meerjaren Perspectief Parkeren 2024 vast te stellen

Kern raadsvoorstel

Het Meerjaren Perspectief Parkeren (MPP) is de financiële barometer van de parkeersector van Deventer. Het Meerjaren Perspectief Parkeren (MPP) geeft inzicht in het financiële resultaat van het product parkeren binnen programma Leefomgeving.

In het Meerjaren Perspectief Parkeren 2024 wordt:

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

Met deze MPP wordt tevens invulling gegeven aan de motie 3.3 Meerjaren Perspectief Parkeren, welke bij de behandeling van de begroting 2024 is aangenomen door de raad, waarbij de raad aan het college van B&W verzoekt om in april 2024 het MPP aan de raad aan te bieden en te bespreken, met als doel dat de raad hierop kan sturen en de mogelijke uitkomsten te verwerken in de Voorjaarsnota 2024.

Beoogd resultaat

Het beoogde resultaat is een vastgesteld financieel Meerjaren Perspectief Parkeren en een geactualiseerd beleidskader. Dit MPP biedt een kader waaraan afzonderlijke investeringsbeslissingen getoetst kunnen worden op hun (financiële) consequenties voor de parkeerexploitatie.

Kader

- * Meerjaren Perspectief Parkeren 2022 (Besluit 2022 - 755)
- * Doorrekening Meerjaren Perspectief Parkeren 2023 (Besluit 2023-758)

Argumenten ten behoeve van de raad

Argumenten voor:

Door het vaststellen van het Meerjaren Perspectief Parkeren stelt de Gemeenteraad het financieel kader vast waarbinnen de investeringsbeslissingen op het gebied van parkeren worden afgewogen. De financiële exploitatie van parkeren kan gezond worden genoemd. De afdracht vanuit de parkeerexploitatie naar de algemene middelen is groter dan nul en voldoet aan de opgelegde taakstellingen door de raad. Het overschot van de reserve parkeren is positief. De relatie tot de exploitatie is gezond en de afdracht naar de algemene middelen is positief.

Argumenten tegen:

In de toekomst is een buffer nodig om financiële consequenties op te vangen.

Deze zijn voor een deel nog onbekend, daarnaast zijn er risico's benoemd. Men kan oordelen dat de huidige stand van de reserve parkeren geen of minder vervangings- en/of ontwikkelinvesteringen toestaat.

Betrokken partijen en participatie

niet van toepassing

Financiële consequenties

De bij de vastgestelde doorrekening Meerjaren perspectief Parkeren 2023 wijzigingen zijn financieel (door)vertaald in het Meerjaren Perspectief Parkeren 2024 en verder.


De genoemde vervangings- en ontwikkelinvesteringen voor het jaar 2024 (en verder) kunnen worden gedekt binnen het financiële kader van het Meerjaren Perspectief Parkeren 2024 en zijn derhalve budgetneutraal. Daarnaast is de reserve Mobiliteitsfonds Parkeren voldoende om eventuele onvoorziene financiële consequenties op te vangen.

De (taakstellende) afdracht parkeren naar de algemene middelen voor het jaar 2024 is tevens haalbaar.

Betrokkenheid raad

Bij de begrotingsbehandeling 2025 zal de parkeer(belasting)verordening worden aangeboden aan de Raad.

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



J.P. Wassens



R.C. König

RAADSBESLUIT

Onderwerp : Meerjaren programma Parkeren 2024 (MPP 2024)
Voorstelnummer : 2024-264
Raadstafel d.d. :
Raadsvergadering :

De raad van de gemeente Deventer,
Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 16-04-2024, nummer 2024-264

BESLUIT

1. Het Meerjaren Perspectief Parkeren 2024 vast te stellen

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

de voorzitter,

A. Kerver

R.C. König

Meerjarenperspectief Parkeren 2024

Inhoud

In het kort	2
1. Ontwikkeling MPP 2024 - 2034	3
1.1 Overzicht begroting komende 11 jaren (2024-2034).....	3
1.2 Parameters en uitgangspunten 2024-2034	3
1.3 Investerings	4
1.4 Begrote afdracht parkeren algemene middelen 2024	4
2. Actualisatie exploitatie en investeringen	5
2.1 Indexering MPP 2025	5
2.2 Tariefsaanpassing 2025	5
2.3 Lasten	6
2.4 Baten	6
3. MPP na doorvoeren investeringen	8
4. Risico's	9
Bijlage 1 Plaatsing, systematiek, opzet en uitgangspunten van het MPP	10
Bijlage 2 Terugkijken begrote parkeerexploitatie 2019 - 2023	15
Bijlage 3 Voortgang van het parkeerbeleid	18
Bijlage 4 Benchmark tariefsoorten Deventer 2024	20



In het kort

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

In 2023 is voor het MPP een verandering van de opzet uitprobeerde. In het voorjaar verscheen een prognose, in het najaar een doorrekening. Op verzoek van de raad wordt dit MPP 2024 in het voorjaar gepubliceerd. Behandeling kan daarmee eventueel onderdeel worden van de Voorjaarsnota.

De financiële aspecten waarvoor het MPP in het 2007 in het leven is geroepen, vormen de kern van het document. Alle achtergrondaspecten ten aanzien van het MPP zijn samengebracht in bijlage 1. Het overzicht van beleidsmatige aspecten, dat mede op advies van de rekenkamercommissie vanaf 2019 is toegevoegd, is in bijlage 3 weergegeven.

Op 8 november 2023 is motie 3.3 door de raad aangenomen, de onderdelen hiervan zijn in dit MPP meegenomen. Dit betreft de gevraagde 'uitgebreide en gespecificeerde' weergave van kosten, baten en afdrachten. De gevraagde benchmark van tariefsoorten staat in bijlage 4. Met deze aanvullingen beschouwt het college deze motie als uitgevoerd.

1. Ontwikkeling MPP 2024 - 2034

De raad heeft bij de behandeling van de Begroting 2024 verzocht om een Meerjarenperspectief Parkeren (MPP) op te stellen met baten en lasten en afdrachten algemene middelen dat uitgebreid en gespecificeerd is, voor de komende 11 jaren (2024-2034).

Begrote exploitatieresultaat MPP 2024

Het inhoudelijke beeld van het MPP 2024 is positief. Er is geen bijsturing nodig.

De ruimte voor het opvangen van mogelijke tegenvallers is voldoende. Tegelijkertijd is er geen ruimte voor nieuwe investeringen. Dit is alleen mogelijk indien aangegeven wordt op welke wijze dekking gevonden kan worden.

1.1 Overzicht begroting komende 11 jaren (2024-2034)

Hieronder vindt u de begroting van 2024 tot en met 2034

	Huidig jaar	10 jaar toekomst									
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Lasten:											
Straat parkeren	750.672	807.128	821.389	781.559	763.234	753.166	708.324	718.714	729.448	740.536	751.987
Garage parkeren	1.295.948	1.322.184	1.348.278	1.375.085	1.402.622	1.430.910	1.459.970	1.489.822	1.520.489	1.551.992	1.584.354
Fiets parkeren	426.447	500.736	521.370	540.553	560.504	581.256	602.842	625.295	648.650	672.946	698.219
Parkeer Route infosysteem	65.502	66.352	67.200	68.072	33.466	34.386	35.332	36.304	37.303	38.329	39.383
Team Toezicht	629.780	666.307	698.290	727.618	758.178	790.022	823.203	857.777	893.804	931.343	970.460
Personeelslasten overige teams	771.170	815.897	855.060	890.973	928.394	967.386	1.008.017	1.050.353	1.094.468	1.140.436	1.188.334
Overig	978.033	942.251	954.133	965.301	978.543	990.946	1.003.684	1.016.765	977.531	991.328	1.005.498
Kapitaallasten vervangingsinvest.	21.252	21.252	66.266	66.266	111.498	111.498	145.422	163.790	301.061	301.061	301.061
BTW *	143.739	143.739	143.739	143.739	143.739	143.739	143.739	143.739	143.739	143.739	143.739
Overhead *	278.644	278.644	278.644	278.644	278.644	278.644	278.644	278.644	278.644	278.644	278.644
Totaal Lasten	5.361.186	5.564.491	5.754.369	5.837.809	5.958.822	6.081.954	6.209.177	6.381.203	6.625.136	6.790.353	6.961.678
Baten:											
Straat	2.454.939	2.575.001	2.568.564	2.664.885	2.764.818	2.868.499	2.976.068	3.087.670	3.203.458	3.323.588	3.448.222
Garages	1.124.169	1.172.508	1.216.477	1.262.095	1.309.424	1.358.527	1.409.472	1.462.327	1.517.164	1.574.058	1.633.085
Vergunningen	1.265.752	1.320.180	1.369.686	1.421.050	1.474.339	1.529.627	1.586.988	1.646.500	1.708.243	1.772.302	1.838.764
Abonnementen	190.552	198.746	206.199	213.931	221.954	230.277	238.912	247.871	257.167	266.810	276.816
Naheffingen	659.956	664.246	668.563	672.909	677.283	681.685	686.116	690.576	695.065	699.583	704.130
Overig	131.338	131.338	131.338	131.338	131.338	131.338	131.338	131.338	131.338	131.338	131.338
Totaal Baten	5.826.706	6.062.019	6.160.828	6.366.208	6.579.155	6.799.953	7.028.894	7.266.282	7.512.435	7.767.679	8.032.355
Saldo	465.520	497.528	406.458	528.399	620.333	717.999	819.717	885.079	887.298	977.326	1.070.676
Afdracht aan Algemene middelen *	792.871	792.872	792.872	792.872	792.872	792.872	792.872	792.872	792.872	792.872	792.872
Verrekening met reserve Parkeren	-327.351	-295.344	-386.414	-264.473	-172.539	-74.873	26.845	92.207	94.426	184.454	277.804
Saldo Reserve Parkeren per	31-12-2024	31-12-2025	31-12-2026	31-12-2027	31-12-2028	31-12-2029	31-12-2030	31-12-2031	31-12-2032	31-12-2033	31-12-2034
Saldo reserve mobiliteitsfonds	1.406.036	1.110.692	724.278	459.806	287.267	212.394	239.239	331.446	425.872	610.326	888.130
* vormen samen het financieel kader	1.215.254	1.215.255	1.215.255	1.215.255	1.215.255	1.215.255	1.215.255	1.215.255	1.215.255	1.215.255	1.215.255

1.2 Parameters en uitgangspunten 2024-2034

De parameters en uitgangspunten voor deze periode resulteren in de volgende indexeringen voor de lasten en baten in de parkeereexploitatie, waar voor de jaren 2024 en 2025 nog een tariefsverhoging van 0,7% bij komt conform het raadsbesluit uit 2019.

Lasten	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Rekenrente	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%	2,30%
Consumentenprijsindex	8,20%	2,80%	2,70%	2,70%	2,70%	2,70%	2,70%	2,70%	2,70%	2,70%	2,70%
Materiaal en loonkosten	8,20%	2,80%	2,70%	2,70%	2,70%	2,70%	2,70%	2,70%	2,70%	2,70%	2,70%
Materiaalkosten (prijsindex)	8,20%	2,80%	2,70%	2,70%	2,70%	2,70%	2,70%	2,70%	2,70%	2,70%	2,70%
Loonkosten	5,20%	5,80%	4,80%	4,20%	4,20%	4,20%	4,20%	4,20%	4,20%	4,20%	4,20%
OZB/RZB	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%

Baten	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Parkeerbelasting	7,75%	4,30%	3,75%	3,75%	3,75%	3,75%	3,75%	3,75%	3,75%	3,75%	3,75%
Vergunningen	7,75%	4,30%	3,75%	3,75%	3,75%	3,75%	3,75%	3,75%	3,75%	3,75%	3,75%
Abonnementen	7,75%	4,30%	3,75%	3,75%	3,75%	3,75%	3,75%	3,75%	3,75%	3,75%	3,75%
Belastingen (naheff.aansl.)	0,65%	0,65%	0,65%	0,65%	0,65%	0,65%	0,65%	0,65%	0,65%	0,65%	0,65%

1.3 Investerings

De investeringen binnen het MPP bestaan uit vervangingsinvesteringen en toekomstige investeringen.

Vervangingsinvesteringen

In de afgelopen jaren zijn er (vervangings-)investeringen geweest die kapitaallasten met zich meebrengen. Deze zijn opgenomen als last in de parkeerexploitatie. In de komende jaren zal er een aantal nieuwe (vervangings-)investeringen gedaan moeten worden die leiden tot een verhoging van de kapitaallasten, oplopend naar € 301.000 in 2034. De volgende (vervangings-)investeringen staan gepland:

Vervangingsinvesteringen die leiden tot extra kapitaallasten	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Investering parkeerterrein ROC					300.000		
Investering Walstroomvoorziening Pontje							91.370
Investering Vervanging kaartleesapparatuur							469.902
Investering Fietsenrekken Op de Keizer						162.431	
Investering Parkeerwijdheidsysteem (lineair)			400.000				
Investering Digitalisering Parkeren	586.000						652.641
Vervangingsinvesteringen algemeen							
Totaal vervangingsinvesteringen	586.000		400.000		300.000	162.431	1.213.913

N.B. Op basis van de huidige vervangingscyclus staan er voor de jaren 2032, 2033 en 2034 nog geen vervangingsinvesteringen gepland.

Toekomstige investeringen

Wanneer er toekomstige investeringen nodig zijn waarvoor nog geen dekking is binnen de parkeerexploitatie, dan zal dit voorgelegd worden aan de raad. Elk jaar is er een optionele investeringslijst opgenomen in het MPP met de verwachte lasten.

1.4 Begrote afdracht parkeren algemene middelen 2024

Op basis van de begroting 2024 (zie paragraaf 2.1) is de begrote afdracht parkeren naar de algemene middelen als volgt te specificeren:

Jaar	2024
Primitieve begrote afdracht parkeren naar AM	1.215.255
<i>BTW</i>	<i>143.739</i>
<i>Overhead</i>	<i>278.644</i>
<i>Taakstelling afdracht AM (kwestie van Kiezen 2011)</i>	<i>250.000</i>
<i>Taakstelling afdracht AM (omzetten vergunningen parkeren)</i>	<i>288.000</i>
<i>Lastenverzwaring MPP als gevolg van besluiten Raad</i>	<i>254.872</i>

De begrote afdracht parkeren naar de algemene middelen bestaat uit de onderste 3 bedragen. Voor 2024 komt dat neer op een afdracht van € 792.892. De taakstelling afdracht AM (Kwestie van Kiezen 2011) blijft vanaf 2024 staan op €250.000. De begrote afdracht parkeren naar algemene middelen is voor de komende 11 jaren vooralsnog gelijk. Deze wordt jaarlijks herijkt bij de vaststelling van de werkelijke baten en lasten bij de jaarrekening.

2. Actualisatie exploitatie en investeringen

Exploitatie

2.1 Indexering MPP 2025

Jaarlijks stelt de raad bij de begrotingsbehandeling de indexatie (percentage) van de baten (tarieven) en lasten vast voor het komende jaar. In hoofdstuk 1 staan de percentages vermeld waar wij voor de komende 11 jaren rekening mee houden in de begroting.

De raad heeft bij de begrotingsbehandeling 2024 verzocht om in positie te worden gebracht om tariefstructuur, -indexatie en/of de afdracht naar de algemene middelen aan te kunnen passen, met name op de indexering van de parkeertarieven.

Op basis van de meest recent bekendgemaakte gegevens van het Centraal Planbureau (februari 2024) ziet de indexering voor 2025 er op dit moment als volgt uit:

Indexatie prijzen	:	3,30 %	
Indexatie lonen	:	4,40 %	
Indexatie parkeertarieven	:	3,85 %	(gewogen gemiddelde prijs- en loonindex)
Extra tariefsverhoging	:	0,70 %	(voor het laatst in 2025)

Totale verhoging tarieven : **4,55 %**

2.2 Tariefsaanpassing 2025

De hoogte van de indexatie volgt uit de begrotingsrichtlijnen. Normaliter werden de in de zomermaanden door het Centraal Planbureau bekend gemaakte indexaties verwerkt in de tariefsaanpassingen voor het jaar daaropvolgend.

In afwijking op vorige jaren wordt voor de tariefsaanpassing voor 2025 de index van februari 2024 gehanteerd, dit houdt in dat de tarieven in 2025 met 4,55% worden verhoogd. Als de raad géén aanpassingen voorstelt zal deze tariefsverhoging voor het begrotingsjaar 2025 definitief worden vastgesteld bij de behandeling van de begroting in november 2024.

2.3 Lasten

MJOP garages	Nu de diverse MJOP's naar behoren functioneren, nemen we een post op voor de aansturing op de diverse contracten. Zo zijn deze vooraf benoemd en hoeven ze niet achteraf uit een raambudget te worden gehaald.
Fietsparkeren exploitatie	Plus € 50.000,- structureel. Onderhoud en bemensing zijn onderdeel van de parkeerexploitatie. De vraag naar meer stallingsvoorzieningen, meer bemensing en handhaving groeit. In de 2 ^e helft van 2024 starten nieuwe contractonderhandelingen met de NS over de stationsstalling.
Monitoring	In de exploitatie zijn om het jaar kosten voor monitoring opgenomen. In 2025 zal de volgende editie worden uitgevoerd en opgeleverd.
Divers	Hoewel geen piek wordt verwacht zoals in 2023, blijft er kans op kostenstijgingen. Dit werkt onder meer door in huurcontracten (bijvoorbeeld Stationsplein en Verzetslaan), kosten elektragebruik laadpalen en schoonmaakkosten (contract KonnecteD).

2.4 Baten

De bij het MPP 2019 gemaakte keuzes in tarieven leiden tot een verhoging van verwachte opbrengsten in 2020 – 2025 met 0,7% bovenop de reguliere indexatie. Als gevolg van de renovatie van de Nieuwe Markt en het 'maandelijkse' verlies door kleine aanpassingen worden de opbrengsten vanaf 2026 gecorrigeerd door een vermindering van 50 kortparkeerplaatsen in de binnenstad. Op basis van 1.179 parkeerplaatsen in straten en op terreinen (Parkeermonitor 2023) betreft het een derving van 4,2% van de straatopbrengsten. Deze zijn € 2.455.000. De correctie komt op basis daarvan neer op minus **€ 103.000,-**.

Vervangingsinvesteringen

Straat-apparatuur	Elk jaar 5 parkeerautomaten a € 50.000,- vanuit de exploitatie. Waar nodig zijn aanpassingen en uitbreidingen gedaan. Dit wordt voor nu niet geactiveerd (Onder de grens van € 25.000,-). Op basis van aanpassingen in het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV) kan dit mogelijk in volgende edities van het MPP wijzigen.
Vastgoed beheer	Plus € 45.000,- structureel. Het MJOP Brinkgarage dient te worden aangepast omdat het bovendeck is aangepast op de wijze die bij een permanente garage past. Tot nu toe was dit alleen uitgevoerd op een wijze die bij een tijdelijke garage past, dit is in 2023 veranderd. Daarnaast ontstaan kosten voor contractbeheer.
Garage-voorzieningen	Eens per 10 jaar wordt € 500.000,- geactiveerd voor parkeerapparatuur, installatie en overige voorzieningen (Verlichting, bebording, speedgates, camerasystemen inclusief kabels). Omwille van veiligheid wordt de camerafunctie uitgebreid, zodat naast zicht op in/uitgangen en betaalpunten zicht komt op de parkeervloeren. Door jaarlijkse prijsindexatie van 1,8% is thans €586.000,- beschikbaar. In 2024 wordt het aanbestedingsproces hiervoor opgestart, in 2025 volgt de installatie.

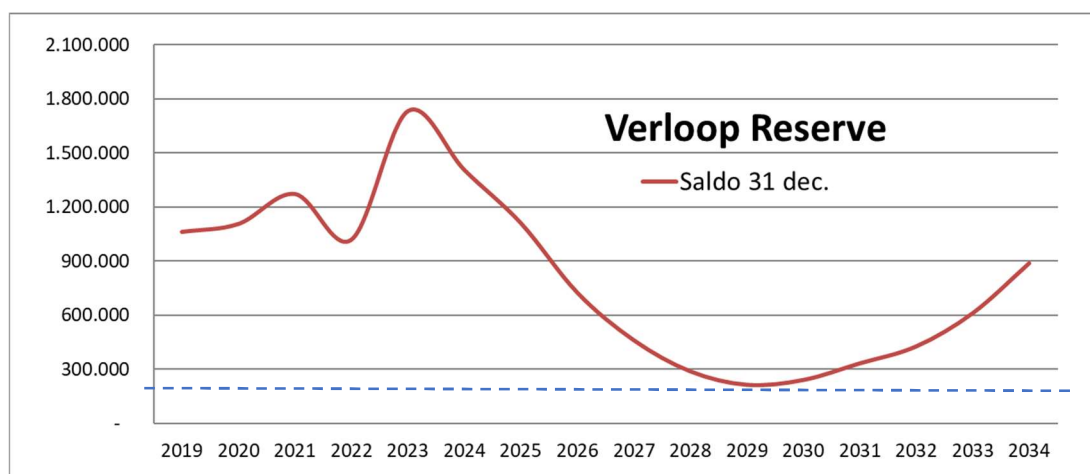
Ontwikkelinvesteringen

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.

Proef handhaven met scanauto	<p>€ 300.000,- over de jaren 2024 en 2025. In de prognose van het MPP 2023 is gemeld dat handhaven met een scanauto niet zonder meer tot een besparing leidt ten opzichte van de huidige werkwijze (handscanners). Door inzet van een scanauto op leasebasis krijgen we beter zicht op alle aspecten.</p> <p>Als gevolg van de intensivering van handhaving verwachten we minimaal hetzelfde bedrag aan extra inkomsten uit naheffingsaanslagen. Deze mogen nooit hoger zijn dan de gemaakte kosten (de kosten zijn gemaximaliseerd). Per saldo wordt verwacht dat de proef hierdoor kostenneutraal kan worden uitgevoerd. In bijlage 3 van dit MPP wordt dit nader uitgelegd en worden de beleidsmatige achtergronden benoemd.</p>
Uitbreiding regulering schilwijken	<p>€ 30.000,- incidenteel. Momenteel zijn enquêtes gaande in Voorstad en Knutteldorp. Mochten deze tot een verzoek om regulering leiden, dan zijn hiermee rond € 30.000,- aanloopkosten gemoeid. De uitslag van beide processen wordt rond de zomer verwacht. In financiële zin houden we rekening met 50% slaagkans, om die reden wordt het aanvullende bedrag opgenomen. Zie ook nadere uitleg in bijlage 3.</p>

3. MPP na doorvoeren investeringen



Bovenstaande grafiek is gebaseerd op de begrotingscijfers 2024-2034 die in hoofdstuk 1 gepresenteerd zijn.

Ondergrens saldo reserve parkeren

Het formele, nationaal gedragen uitgangspunt voor een reserve parkeren is dat deze over een horizon van 10 jaar een positief saldo vertoont. In bovenstaande grafiek betekent dit dat de rode lijn de horizontale as niet mag kruisen.

Een reserve is allereerst bedoeld voor de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen als gevolg van functiewijzigingen, en het vervangen van afgeschreven parkeervoorzieningen. Maar de reserve is ook bedoeld om reguliere schommelingen op te kunnen vangen. Een praktische ondergrens stellen aan het saldo, voorkomt dat bij onverwachte ontwikkelingen direct een beroep op de algemene middelen moet worden gedaan. Op basis van jaarlijkse fluctuaties is deze ondergrens in dit MPP gesteld op €200.000,-. Deze grens is in de grafiek als blauwe stippellijn toegevoegd.

4. Risico's

Algemeen

Hoewel de situatie minder onzeker is dan vorig jaar, is er nog steeds een kans dat kosten en opbrengsten zich (onverwacht) ongunstig kunnen ontwikkelen. Deze risico's staan hieronder vermeld.

Vervangingsinvesteringen

Vergunningensysteem – Dit zal twee jaar eerder dan eerder ingeschat worden vervangen. Reden hiervoor is dat de soft- en hardwareontwikkelingen snel gaan, de systeemversie wordt anders te oud. In 2024 wordt het vergunningensysteem aanbesteed en in 2025 geïnstalleerd. Vooralsnog gaan we uit van het geplande bedrag, maar de aanbesteding kan eind 2024 tot een correctie leiden.

Vervanging garagevoorzieningen – Hiervoor geldt in principe hetzelfde. De huidige voorzieningen zijn al enkele jaren over de reguliere vervangingstermijn. Inschatting is dat het beschikbare bedrag afdoende is, maar de aanbesteding kan ook hier tot een correctie leiden.

Ontwikkelinvesteringen

Inzet scanauto

De gemeente gaat een pilot doen met de inzet van een scanvoertuig. Dit wordt de eerste twee jaar op leasebasis ingezet. (Meer over de inzet van een scanvoertuig is te vinden in bijlage 3 bij dit MPP). De inzet van een scanauto is een fundamenteel andere werkwijze, zowel qua uitvoering als financiële en inhoudelijke afwikkeling. De pilot is bedoeld om te leren welke kosten en baten nu daadwerkelijk in de Deventer situatie optreden. Hierdoor kunnen onverwachte effecten optreden. Door de lengte van de proef op twee jaar te stellen, kunnen we naar verwachting na een jaar een inschatting geven van de ontwikkeling. Dit kan tot een bijstelling leiden.

Mogelijke correctie fiscale afdracht afkoopgeld

In het kader van geplande fiscale audits 2023 is in het eerste en tweede kwartaal een onderzoek uitgevoerd naar het product/taakveld parkeren. Gekeken is naar de fiscale beheersing en verantwoording: Hoe worden de opbrengsten en kosten conform de fiscale wet- en regelgeving financieel administratief verwerkt en zijn deze juist verantwoord?

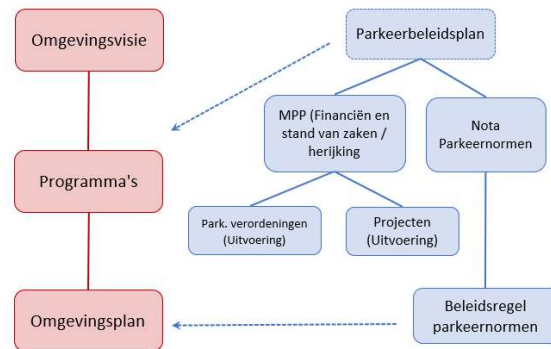
Uit het onderzoek blijkt dat zowel het beleid als de fiscale verantwoording, op een enkele uitzondering na, conform de actuele wet- en regelgeving wordt uitgevoerd. Voor inkomende geldstromen zijn enkele wetstechnische onjuistheden geconstateerd die nader worden onderzocht. Onderdeel hiervan is mogelijke belastingplicht op te ontvangen parkeerbijdragen. De fiscale functie zal het parkeerbedrijf nader informeren over de omgang met de btw inzake de parkeerbijdrage.

De uitkomst van deze fiscale beoordeling van de parkeerbijdrage heeft strikt genomen geen gevolgen voor een volgend MPP, maar kan ertoe leiden dat over afkoop aan aanvragers ook BTW in rekening dient te worden gebracht.

Bijlage 1 Plaatsing, systematiek, opzet en uitgangspunten van het MPP

Plaats in de beleidscyclus

Het MPP is bedoeld om in beeld te brengen welke financiële consequenties de ambities en ontwikkelingen rondom parkeren hebben op de meerjarenbegroting van parkeren. De ambities en ontwikkelingen worden op beleidsniveau vastgesteld. Voorheen ging dit via sectorale documenten, inmiddels zijn onder invloed van de Omgevingswet de parkeerambities deel van integrale documenten die door de Raad worden vastgesteld.



Op basis van het beleid vinden twee uitwerkingen plaats. De eerste uitwerking is het kader voor toetsen van aanvragen van omgevingsvergunningen. Die bestaat uit een nota parkeernormen en een beleidsregel. De tweede uitwerking is het MPP dat de (financiële) basis voor de uitvoering van het beleid is en de (juridische) uitwerking van de kaders voor regulering van parkeerzones en aanvragen van omgevingsvergunningen. Per onderdeel gaat het over de volgende documenten.

Beleidsdocumenten

De beleidskaders kennen met de jaren diverse ontwikkelingen. In het vorige decennium werd de beleidsbasis voor parkeren nog sectoraal vastgesteld in een beleidsplan parkeren (2013) en als deel van sectorale doelstellingen zoals het 'Bericht aan de stad' van het Deventer stadsconclaf van 2011. Rond 2020 startte de omslag naar integraler beleid: Ambities en doelstellingen voor parkeren zijn onderdeel van de Omgevingsvisie 2019 en van de Agenda Binnenstad 2.0.

In 2022 is gekozen voor het opstellen van een 'Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie'. In mei 2022 is als basis hiervoor een overzicht van het vastgesteld mobiliteitsbeleid verschenen. In juli 2023 is het Plan van Aanpak voor de herijking van de hoofdwegenstructuur en het mobiliteitsplan binnenstad en periferie vastgesteld. In de tijd ziet de ontwikkeling er als volgt uit:



Verordeningen

Verordeningen geven de noodzakelijke juridische kaders om het parkeerbeleid in de praktijk te kunnen vormgeven. De vorm hiervan is voor alle Nederlandse gemeenten in grote lijnen gelijk. Het betreft twee verordeningen:

- De Parkeerverordening. Hierin worden plaatsen en tijden van regulering aangewezen, het proces van verlenen van parkeervergunningen omschreven en verbods- en strafbepalingen opgenomen.
- De Verordening op de heffing en invordering van parkeerbelastingen. Hierin worden onder meer de tarieven en de grondslag voor betaling van parkeergelden en handhaving daarvan geregeld.

Beide verordening worden jaarlijks vastgesteld door de raad en zijn onderdeel van de begrotingsbehandeling.



Toetsingskaders omgevingsvergunningen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen neemt de parkeerbehoefte doorgaans toe. We willen niet dat de druk in de openbare ruimte op parkeren hierdoor toeneemt. Daarom stellen we een parkeereis. In principe wordt gevraagd parkeerplaatsen te realiseren op eigen terrein, in de binnenstad wordt afkoop als alternatief hiervoor gehanteerd. De beleidsbasis hiervoor is vastgelegd in twee documenten:

- De nota parkeernormen (2013). Hierin worden de verschillende functies gekoppeld aan het aantal gevraagde plaatsen en wordt een indeling naar plaats in de gemeente gemaakt.
- De beleidsregel parkeren bestemmingsplannen Deventer (2015). Hierin wordt de handelswijze voor beoordelen van aanvragen vastgelegd.



Beide documenten zijn aan actualisatie toe. Zo wordt in de vigerende documenten logischerwijs nog niet gesproken over deelmobiliteit of laadvoorzieningen. Echter, daarvoor zijn inhoudelijke keuzes noodzakelijk die in het kader van het mobiliteitsplan binnenstad en periferie worden aangesproken. Anderzijds wijken de meest actuele parkeergetallen (CROW 381) doorgaans niet af van de vastgestelde normen; het autobezit in Nederland verandert niet abrupt.

Meerjarenperspectieven

Meerjarenperspectieven zijn bedoeld om inzicht te geven in de financiële consequenties van het vigerend parkeerbeleid. De doorkijk is meerjarig, omdat we als eigenaar van parkeervoorzieningen, parkeerapparatuur en dergelijke te maken hebben met afschrijving en vervanging. In veel gevallen is ontwikkeling een kwestie van meerdere jaren.

Eind 2016 heeft de Rekenkamercommissie (RKC) Deventer een onderzoek uitgevoerd naar de doelmatigheid en doeltreffendheid van het parkeerbeleid van de gemeente Deventer. Bij brief van 4 januari 2017 heeft de Commissie de resultaten hiervan aan de gemeenteraad aangeboden. De resultaten zijn gepresenteerd en het college heeft in februari 2017 een reactie gegeven die in de raad is besproken. Onderdeel hiervan was het thema 'Beleidsdoelen'.



De RKC constateerde dat het beleid sturend en regulerend is op ruimtelijke, economische en sociale componenten. Er waren echter verschillende vindplaatsen voor dit beleid, wat het minder overzichtelijk maakte. Het college heeft toen voorgesteld om een pragmatische en efficiënte oplossing te kiezen en het Meerjarenperspectief Deventer (MPP) mede te gaan gebruiken om de vastgestelde beleidsdoelstellingen, het pakket uitvoeringsmaatregelen en de stand van zaken in de verschillende operationele dossiers te benoemen. Vanaf 2024 wordt dit als bijlage van het MPP verwoord.

Systematiek en werking van het MPP

Het ontstaan van het MPP

In het najaar van 2006 heeft er in opdracht van de gemeenteraad een onderzoek plaatsgevonden naar de doelmatigheid van het door het college gevoerde parkeerbeleid van de gemeente. Daarbij stonden de uitvoering en de financiële aspecten van het parkeerbeleid centraal. Dit betekende dat de begroting van de parkeereexploitatie meer bedrijfsmatig moest worden opgezet en een reëler beeld zou geven.

In 2007 is de gemeentelijke (meerjaren)begroting opnieuw opgesteld. Vandaaruit is het Meerjaren Perspectief Parkeren (hierna: MPP) ontstaan. De parkeereexploitatie heeft sinds 2007 ook de beschikking over een reserve mobiliteitsfonds. De werking van deze reserve wordt verderop in dit hoofdstuk toegelicht.

In 2016 heeft de Rekenkamercommissie (RKC) van de gemeente onderzoek gedaan naar het MPP. Het onderzoeksrapport doet de aanbeveling om het MPP niet alleen financieel van aard te laten zijn maar ook te gebruiken om de beleidsdoelstellingen, het pakket uitvoeringsmaatregelen en de stand van zaken in de verschillende operationele dossiers te benoemen. Dit is voor het eerst in het MPP 2019 verwerkt.

Uitgangspunten van het MPP

Het MPP rapporteert jaarlijks over het product betaald parkeren binnen programma Leefomgeving (destijds Bereikbaarheid geheten) waarbij de volgende doelstelling is geformuleerd:

'het Meerjaren Perspectief Parkeren geeft inzicht in de samenstelling van het financiële resultaat, de systematiek voor de totstandkoming van de begroting en mogelijke organisatie-ontwikkelingen'

Met het vaststellen van het MPP stelt de gemeenteraad het financieel kader vast waarbinnen de investeringsbeslissingen op het gebied van parkeren worden afgewogen. De kaders voor het opstellen van het MPP komen voort uit de jaarlijks vastgestelde begrotingsrichtlijnen (waarin indexeringen etc. besloten worden door het college) ten behoeve van de programmabegroting gemeente Deventer en door de Raad genomen besluiten die (financiële) consequenties hebben voor de parkeereexploitatie.

Het MPP dient niet alleen kostendekkend (100%) te zijn. Naast deze kostendekkendheid is er in 2007 door de gemeenteraad besloten dat er jaarlijks (structureel) een afdracht aan de Algemene Middelen plaats moet vinden. De afdracht aan de Algemene Middelen is in de tijd gewijzigd.

Het MPP wordt jaarlijks aan de gemeenteraad voorgelegd. Hierin wordt de huidige stand van zaken over de parkeereexploitatie besproken en daarnaast biedt het informatie over de nieuwe ontwikkelingen (zowel met financiële als niet-financiële consequenties). Het MPP geeft een vooruitblik over het verloop van de (begrote) parkeereexploitatie en over de ontwikkeling van de reserve Mobiliteitsfonds. Wanneer de raad besluiten neemt die de parkeereexploitatie raken, wordt dit in een volgend MPP financieel verwerkt en vertaald in de exploitatie.

Reserves en voorzieningen binnen het MPP

Het MPP kent 3 reserves en 1 voorziening:

- a. Reserve mobiliteitsfonds
- b. Egalisatiereserve parkeren (*niet in gebruik*)
- c. Reserve investeringen parkeren (*niet in gebruik*)
- d. Voorziening parkeerbijdrage bouwaanvragen

Ad a. Reserve mobiliteitsfonds

Bij het ontstaan van het MPP is er een reserve Mobiliteitsfonds opgenomen. Deze reserve wordt ingezet als egaliseringsreserve. Dat wil zeggen dat eventuele tijdelijke exploitatietekorten, bijvoorbeeld als gevolg van investeringen, gedekt worden uit deze reserve. Dat betekent dat investeringen zelf niet worden gedekt uit deze reserve.

De kapitaallasten en alle overige exploitatiebaten en -lasten als gevolg van de investeringen worden structureel opgenomen in de reguliere parkeerexploitatie. Eventueel daardoor ontstane tekorten worden aangezuiverd vanuit de egaliseringsreserve, zodat er een indirecte relatie blijft bestaan tussen investeringen en de reserve Mobiliteit. Daarnaast zullen exploitatie-overschotten die naar verwachting ook ontstaan terugvloeien naar deze reserve. De middelen binnen de reserve mobiliteitsfonds worden aangewend voor investeringen in de infrastructuur van auto- en fietsvoorzieningen.

Ad b. Egaliseringsreserve parkeren

Deze reserve maakt deel uit van het MPP maar is tot op heden niet in gebruik.

Ad c. Reserve investeren parkeren

Bij het opstellen van het Meerjaren Perspectief Parkeren 2019 is besloten om een reserve parkeren investeren in te stellen. Deze wordt vooralsnog niet gebruikt.

Ad d. Voorziening parkeerbijdrage bouwaanvragen

Tot en met 2020 was er een reserve parkeerbijdrage bouwaanvragen. Bij het opstellen van het Meerjaren Perspectief Parkeren 2019 is besloten om de reserve om te zetten naar een voorziening met als beoogd doel te investeren in de kwaliteit en kwantiteit van de parkeercapaciteit. De voorziening parkeerbijdrage bouwaanvragen wordt gevoed uit parkeerbijdragen van belanghebbenden bij bouwaanvragen in de binnenstad.

Wanneer een belanghebbende een bouwaanvraag indient en niet kan of wil voldoen aan de eis van een minimaal aantal parkeerplekken (conform de vastgestelde gemeentelijke parkeernorm) dan kan deze verplichting eenmalig worden afgekocht door het voldoen van een afkoopsom. Deze afkoopsom wordt vervolgens gestort in de voorziening. De voorziening heeft een spaarmotief en dient ter bekostiging van parkeerplaats-uitbreidingen.

Weerstandsvermogen parkeren

De definitie van het weerstandsvermogen is 'de mogelijkheid van de gemeente om financiële tegenvallers op te kunnen vangen zonder dat de normale bedrijfsvoering daardoor wordt aangetast'. Het weerstandsvermogen bestaat uit de relatie tussen de beschikbare weerstandscapaciteit (de middelen waarover de gemeente beschikken om niet begrote kosten die onverwachts en substantieel zijn te dekken) en de benodigde weerstandscapaciteit (de risico's waarvoor geen voorzieningen of verzekeringen zijn afgesloten).

Het weerstandsvermogen van de parkeerexploitatie bestaat uit de beschikbare reserves; in dit geval de reserve mobiliteitsfonds.

Opzet en uitgangspunten van de parkeerexploitatie

Huidige opzet en beïnvloedbaarheid meerjarenbegroting parkeerexploitatie

De huidige parkeerexploitatie is opgebouwd uit een aantal sub-producten aan zowel de lastenkant als de batenkant. De beïnvloedbaarheid van de parkeerexploitatie is afhankelijk van het karakter van de baten en lasten. Zo kan onderscheid gemaakt worden in vaste en variabele baten en lasten. De vaste lasten/baten zijn over het algemeen een gegeven waar weinig invloed op uitgeoefend kan worden. (bijvoorbeeld huurcontracten, energie, vast personeel etc.).

De variabele baten/lasten zijn wel beïnvloedbaar (bijvoorbeeld de parkeerbelastingen, waarbij de gemeenteraad de tarieven vaststelt en/of bijstelt). Bij het bepalen van de tarieven dient rekening gehouden te worden met de begrote lasten en de ontwikkelingen van de reserves en voorzieningen.

Uitgangspunten parkeerexploitatie

De uitgangspunten voor de parkeerexploitatie bestaan uit:

- Exploitatieperiode is 30 jaar
- De lasten worden jaarlijks geïndexeerd gelijk aan de consumentenprijsindex (CPI)
- De baten worden jaarlijks geïndexeerd gelijk aan de consumentenprijsindex (CPI)
- Investerings worden afgeschreven conform richtlijnen activeren en afschrijven gemeente Deventer
- Het rentepercentage ter berekening van de kapitaallasten investeringen is gelijk aan hetgeen gemeentebreed is vastgesteld.

Parameters en uitgangspunten parkeerexploitatie

Indexeringen: Binnen het MPP hebben we te maken met de volgende parameters;

- Loon** De lonen worden geïndexeerd op basis van de volgende parameters: laatste afgesloten CAO, IKB, sociale lasten en vacatures binnen de bestaande vacatures.
- Prijs** De lasten worden geïndexeerd op basis van de volgende parameters: indexcijfer Bruto Binnenlands Product (BBP) van het begrotingsjaar (t=0), nacalculatie indexering van voorgaand jaar (t-1) en de definitieve indexering van het daarvoor gaande jaar (t-2)
- OZB** In het bestuursakkoord 2022-2026 Dichtbij, Betrokken en Bevlogen is opgenomen dat de onroerendezaakbelasting (OZB) jaarlijks 3% mag stijgen.
- Rente** Het rentepercentage wordt bepaald door bestaande en nieuwe investeringen

Parkeertarieven

Het algemene uitgangspunt is dat voor alle tarieven binnen de gemeente een gelijke maximale toegestane stijging wordt bepaald. Dit betreft het gemiddelde van de loon- en prijsindexering. Het uitgangspunt voor de tarieven binnen het meerjarenperspectief parkeren is dat parkeertarieven in het betreffende jaar met het gemiddelde van de loon- en prijsstijging plus 0,7% (hetgeen besloten is bij de Voorjaarsnota 2019) zullen stijgen. Aangezien dat besluit voor de komende vijf jaar werd genomen, wordt de 0,7% extra in 2025 voor het laatst toegepast.

Bijlage 2: Terugkijken begrote parkeerexploitatie 2019 - 2023

Op verzoek van de raad (motie 3.3 bij de behandeling van de begroting 2024 – raadsvergadering 8 november 2023) is een financiële terugblik gemaakt over de afgelopen 5 jaren van de parkeerexploitatie, de reserve Mobiliteitsfonds en de afdracht naar de algemene middelen.

Begrote afdracht algemene middelen

De begrote afdracht aan de algemene middelen is gelijk aan het exploitatieresultaat van het jaar. Voor de periode 2019-2023 was de afdracht parkeren naar AM als volgt begroot:

Jaar	2019	2020	2021	2022	2023
Primitieve begrote afdracht parkeren naar AM	1.443.053	1.430.576	1.331.853	1.257.111	1.242.184
<i>BTW</i>	<i>143.739</i>	<i>143.739</i>	<i>143.739</i>	<i>143.739</i>	<i>143.739</i>
<i>Overhead</i>	<i>235.641</i>	<i>243.644</i>	<i>243.644</i>	<i>243.644</i>	<i>278.644</i>
<i>Taakstelling afdracht AM (kwestie van Kiezen 2011)</i>	<i>500.000</i>	<i>500.000</i>	<i>500.000</i>	<i>500.000</i>	<i>500.000</i>
<i>Taakstelling afdracht AM (omzetten vergunningen parkeren)</i>	<i>288.000</i>	<i>288.000</i>	<i>288.000</i>	<i>288.000</i>	<i>288.000</i>
<i>Lastenverzwaring MPP als gevolg van besluiten Raad</i>	<i>275.673</i>	<i>255.193</i>	<i>156.470</i>	<i>81.728</i>	<i>31.801</i>

N.B. De reguliere afdracht parkeren algemene middelen betreft de onderste 3 bedragen van bovenstaande. De afdrachten BTW en Overhead komen terug als lasten in de parkeerexploitatie en zijn daarom als budgetneutraal te beschouwen.

Aanpassingen parkeerexploitatiebegroting na besluitvormingen raad

In de afgelopen 5 jaar (2019-2023) heeft de raad een aantal besluiten genomen die de parkeerexploitatie, de reserve mobiliteitsfonds en de afdracht naar de algemene middelen hebben beïnvloed. Deze besluiten zijn via begrotingswijzigingen vertaald in de parkeerexploitatiebegroting.

1. Afdracht parkeren aan algemene middelen (voorjaarsnota 2019)

In 2018 is bij de behandeling van de begroting een motie aangenomen om voor de gemeenteraadsverkiezingen inzichtelijk te maken hoe de taakstellende afdracht van €500.000 (welke zijn oorsprong heeft in Kwestie van Kiezen 2011) naar de algemene middelen kan worden afgebouwd zodat deze middelen kunnen worden ingezet voor de versterking van de reserve mobiliteitsfonds parkeren.

Daarmee wordt investeringsruimte gecreëerd voor investeringen in gebouwd parkeren in de binnenstad. Daarbij is door de Raad aan het college gevraagd om scenario's in beeld te brengen betreffende de afdracht zodat er keuzes gemaakt kunnen worden en dit terug te laten komen bij de begroting 2019. Bij de voorjaarsnota 2019 is alles uitgewerkt en heeft de raad een volgend besluit genomen:

Besluit: Een gefaseerde verlaging afdracht algemene middelen oplopend naar €250.000 in 2023; voor het eerst in 2020 met een volgend afbouwverloop:

Afbouw begrote afdracht AM n.a.v. VJN2019	2019	2020	2021	2022	2023
<i>Taakstelling afdracht AM (kwestie van Kiezen 2011)</i>	<i>500.000</i>	<i>400.000</i>	<i>350.000</i>	<i>300.000</i>	<i>250.000</i>
<i>Mutatie afdracht parkeren cf voorjaarsnota 2019</i>	<i>0</i>	<i>-100.000</i>	<i>-50.000</i>	<i>-50.000</i>	<i>-50.000</i>

2. Extra tariefsverhoging bovenop reguliere indexatie parkeertarieven

In 2019 is door de raad besloten om de parkeerexploitatie niet te zwaar te belasten en daarom is het volgende besloten:

Besluit: Bovenop de jaarlijkse indexatie (uit de begrotingsrichtlijnen) van de parkeertarieven een extra tariefsverhoging van 0,7% op te leggen in de periode van 2020-2025.

3. Integrale laadvisie 2022-2030

In 2022 is de integrale laadvisie (nota 2022-231) door de raad vastgesteld. In dit voorstel is het volgende besloten:

Besluit: De inzet van personeelscapaciteit die gemoeid is met de uitvoering van de laadvisie ad € 53.500 te dekken uit het meerjarig perspectief parkeren; ingaande vanaf 2022 en lopend tot en met 2025.

4. Gevolgen coronapandemie

In 2020, 2021 en deels 2022 hebben we te maken gehad met de wereldwijde coronapandemie. Hierdoor is de vrijetijdseconomie nagenoeg volledig stil komen te vallen, wat ook consequenties heeft gehad op de parkeerexploitatie van gemeente Deventer. De inkomsten op parkeren zijn in die jaren fors gedaald.

Besluit: Ter compensatie op de parkeerexploitatie heeft de raad besloten om over 2020 (€900.000) en 2021 (€100.000) dekking te voorzien uit de algemene middelen. Dit is via de kwartaalrapportages besloten. Dit heeft wel gevolgen gehad op de afdracht aan de algemene middelen. Deventer is net als andere Nederlandse gemeenten hierin weer gecompenseerd door het Rijk tijdens de coronapandemie).

5. Overige besluiten

In de afgelopen jaren zijn er meerdere Meerjaren Perspectief Parkeren (2019, 2020, 2021, 2022 en 2023) opgesteld waarin reguliere financiële wijzigingen (bijvoorbeeld indexatie op baten en lasten etc.) zijn vertaald.

Besluit: Reguliere wijzigingen doorvoeren.

Gevolgen aanpassingen voor begrote afdracht algemene middelen

Bovenstaande besluiten hebben geleid tot een volgende begrote afdracht parkeren aan de algemene middelen:

Begrote afdracht parkeren naar Algemene Middelen 2019-2023	2019	2020	2021	2022	2023
Begrote exploitatieresultaat MPP (afdracht naar AM)	1.478.247	486.250	945.994	1.153.284	1.130.884
BTW	143.739	143.739	143.739	143.739	143.739
Overhead	235.641	243.644	243.644	243.644	278.644
Taakstelling afdracht AM (kwestie van Kiezen 2011)	500.000	400.000	350.000	300.000	250.000
Taakstelling afdracht AM (omzetten vergunningen parkeren)	288.000	288.000	288.000	288.000	288.000
Lastenverzwaring MPP (mede als gevolg van besluiten Raad)	310.867	-589.133	-79.389	177.901	170.501

Gerealiseerde parkeerexploitatie

De parkeerexploitatie 2019-2023 laat een volgend realisatie zien op het gebied van exploitatieresultaat, begrote afdracht algemene middelen en vereffening met reserve mobiliteitsfonds:

Gerealiseerde exploitatieresultaat MPP	2019	2020	2021	2022	2023
Straat parkeren (incl Polstraat)	646.777	619.452	634.809	1.569.016	731.317
Garage parkeren	1.032.076	1.135.683	1.860.633	1.038.744	1.307.292
Fiets parkeren	360.421	389.661	218.809	350.907	417.491
Parkeer Route infosysteem	75.804	60.220	58.657	60.611	53.642
Team Toezicht	522.018	536.327	557.833	563.015	598.178
Personeelslasten overige teams	596.463	672.349	680.265	767.794	798.031
Overig	1.059.093	249.402	472.217	662.836	348.778
BTW	143.739	143.739	143.739	143.739	143.739
Overhead	235.641	243.644	243.644	243.644	278.644
Totaal Lasten	4.672.032	4.050.477	4.870.606	5.400.305	4.677.113
Straatparkeren	2.137.709	1.709.659	1.878.463	3.139.894	2.421.258
Garage parkeren	952.495	643.971	1.555.982	674.346	1.371.010
Vergunningen	1.009.435	994.837	1.025.071	1.008.919	1.125.237
Abonnementen	164.754	161.050	141.634	159.712	164.715
Naheffingen	623.417	504.007	595.929	542.885	725.550
Overig	848.088	180.054	398.373	386.939	292.154
Totaal Baten	5.735.898	4.193.578	5.595.452	5.912.696	6.099.923
Exploitatieresultaat	1.063.866	143.101	724.846	512.391	1.422.811
Afdracht naar algemene middelen (ex BTW en overhead)	1.098.867	98.867	558.610	765.903	708.501
Verrekening met reserve Mobiliteitsfonds (storting/putting)	-35.001	44.234	166.236	-253.512	714.310

Uit bovenstaande valt te concluderen dat het exploitatieresultaat in 2019 en 2022 niet toereikend was om te voldoen aan de afdracht algemene middelen. In de jaren 2020, 2021 en 2023 wel, waarbij de kanttekening gemaakt moet worden dat voor de jaren 2020 en 2021 er dekking uit de algemene middelen was voorzien. Het resultaat over 2023 is positief en is verwerkt in de jaarrekening 2023.

Realisatie afdracht algemene middelen 2019-2023

Zoals aangegeven is bij de voorjaarsnota 2019 besloten om de taakstellende afdracht algemene middelen (Kwestie van kiezen 2011) af te bouwen van €500.000 naar €250.000. Dit is ook gerealiseerd:

Realisatie afbouw afdracht parkeren n.a.v. Voorjaarsnota 2019	2019	2020	2021	2022	2023
Begroot afbouw afdracht parkeren AM	0	100.000	50.000	50.000	50.000
Gerealiseerde afbouw afdracht parkeren AM	0	100.000	55.000	49.000	46.000
Vershil	0	0	-5.000	1.000	4.000

Saldo verloop reserve mobiliteitsfonds

Het saldo van de reserve mobiliteitsfonds laat een volgend verloop zien van 2019-2023:

Saldo verloop reserve Mobiliteitsfonds	2019	2020	2021	2022	2023
Saldo 1 januari	1.097.131	1.062.130	1.106.364	1.272.600	1.019.088
Mutatie (storting of putting)	-35.001	44.234	166.236	-253.512	714.310
Saldo 31 december	1.062.130	1.106.364	1.272.600	1.019.088	1.733.398

Bijlage 3 Voortgang van het parkeerbeleid

Reden voor benoemen van het beleid

In 2016 heeft de Rekenkamercommissie Deventer (RKC) een onderzoek uitgevoerd naar de doelmatigheid en doeltreffendheid van het parkeerbeleid van de gemeente Deventer. Deel hiervan was het thema 'Beleidsdoelen'. Bij brief van 4 januari 2017 heeft de RKC de resultaten hiervan aan de gemeenteraad aangeboden. De resultaten zijn gepresenteerd en het college heeft in februari 2017 een reactie gegeven die in de raad is besproken. Een van de onderdelen waarop de Rekenkamercommissie aanbevelingen gaf, was het thema 'Beleidsdoelen'.

De RKC constateerde dat er verschillende vindplaatsen waren voor het beleid. Daardoor ontbrak het overzicht en de samenhang tussen beleid en financiën. Het college stelde voor een pragmatische en efficiënte oplossing te kiezen en in het MPP ook de 'beleidsdoelstellingen, het pakket uitvoeringsmaatregelen en de stand van zaken in de verschillende operationele dossiers te benoemen' (MPP 2019). Het centrale beleidsuitgangspunt blijft gelijk: Zorg dat de binnenstad en directe omgeving goed functioneren op alle fronten (wonen, werken, beleven) en houd deze goed bereikbaar door het creëren van voldoende stallingscapaciteit aan de randen van de binnenstad. Met als motto 'Duurzaam verplaatsen, gastvrij parkeren' wordt ook bredere aandacht voor bijvoorbeeld fietsparkeren gezekerd.

Inhoudelijke ontwikkelingen

Mobiliteitsplan binnenstad en periferie

Op 19 juli 2023 besloot de raad tot het uitvoeren van het 'Integraal Mobiliteitsplan Binnenstad en periferie'. Inmiddels is de analyse ten behoeve hiervan afgerond. In het tweede kwartaal van 2024 leidt dit tot het door de raad vaststellen van een 'tussentijds integraal mobiliteitsplan binnenstad en periferie inclusief uitvoeringsprogramma'. Dit biedt zicht op een actualisatie van onder meer het parkeerbeleid in de binnenstad en omliggende buurten en wijken. Vervolgens kan actualisatie plaatsvinden van de beleidsregels parkeren bestemmingsplannen Deventer (voor het laatst vastgesteld in 2015).

Het is een tussentijds product, omdat er tijdsdruk staat op de ontwikkeling van projecten en beschikbare subsidies. Er is behoefte aan een product waarmee de diverse projectgroepen hun projecten nader kunnen invullen. In 2025 volgt een nadere uitwerking en specificatie van het mobiliteitsplan, waarbij ook de overkoepelende opgaven worden meegenomen. Belangrijk is dat in dit proces een groot aantal externe stakeholders worden meegenomen. De verwachting is dat zowel de beleidsinsteek als het daarbij behorende maatregelenpakket beter aansluit op de gedachten die hierover bij de verschillende externe belangengroepen leven.

Mogelijke investeringen in de centrumschil

Het is van belang dat de gemeente de regie blijft houden op de verdeling van parkeervoorzieningen, de tarieven en de bereikbaarheid ervan. Onderdeel van de centrumschil is de ontwikkeling van een tweetal parkeerhubs: een bij De Kien en een bij het voormalige terrein van Roto Smeets. Bij Kien gaat het om 600 - 800 plaatsen, bij Roto om 300 plaatsen, al dan niet te combineren met het door de ontwikkelaar te ontwikkelen ondergrondse deel (ook rond 300 parkeerplaatsen).

Om als gemeente in positie te zijn en blijven ten aanzien van de beoogde parkeerhubs, wordt per project zowel intern als samen met de ontwikkelende partijen nader verkend of, en zo ja op welke wijze een samenwerking in realisatie en/of exploitatie kan ontstaan. Het is mogelijk dat de gemeente hier een deel van de taken op zich neemt. Duidelijk is dat een eventuele investering onderdeel wordt van een (doorgaans 40-jarige) exploitatieberekening. In het komende jaar zal voor beide projecten meer duidelijkheid ontstaan of, en zo ja welke rol hier voor de gemeente is weggelegd. Ook zal duidelijk worden welk aandeel voor rekening komt, bijvoorbeeld ten behoeve van nieuwe ruimte voor bewonersparkeerders in de binnenstad.

Daarmee is gezegd dat (delen van) eventuele investeringen in de exploitatie kunnen worden terugverdiend. Samen met bijvoorbeeld subsidies wordt gestreefd naar exploitaties die over 40 jaar minimaal sluitend zijn. Daadwerkelijke beslissingen in deze kaders zullen onderdeel zijn van de genoemde gebiedsontwikkelingen. Wel zal in die gevallen in de besluitvorming worden omschreven op welke wijze de reserve parkeren hier een rol in verkrijgt.

Proef inzet scanvoertuig

Beleidsmatig is al enkele jaren geleden aangekondigd dat we in de lijn van digitalisering van de processen binnen de parkeerketen ook over willen gaan naar een scanvoertuig. In het voorjaar van 2023 werd in de prognose van het MPP 2023 gemeld dat nader bezien werd of, en zo ja hoe, een scanvoertuig het (financiële) proces van handhaving kan verbeteren. De implementatie van een scanvoertuig vraagt meer dan alleen het laten rijden van een auto. Een scanvoertuig heeft ook impact op de organisatie (van het aantal bezwaarschriften, de afhandeling van meldingen en de inrichting van de digitale systemen).

Als start van deze ontwikkelingen zullen we de eerste twee jaar een scanvoertuig op leasebasis inzetten. Het aantal controles hiervan ligt rond 10 maal zo hoog als de huidige handhaving. Gevolg is een toename van naheffingen, maar ook van kosten voor bezwaar en beroep. Qua personele inzet is uitgegaan van de huidige inzet: deze blijft gelijk in uren, maar verandert qua taken.

Kosten voor deze operationele fase van 2 jaar, een combinatie van een externe aanbesteding en interne inzet van uren en fondsen, worden geschat op € 300.000,-. De verwachte extra inkomsten uit de naheffingsaanslagen zijn ook € 300.000,-. Belangrijk daarbij is om te weten dat de inkomsten uit de naheffingen nooit hoger mogen zijn dan de kosten die gemaakt worden. Daarmee is de verwachting dat de pilot kostenneutraal uitgevoerd kan worden.

Garagesysteem

De garageapparatuur is inmiddels 14 jaar oud. De leverancier heeft aangegeven deze software niet langer te onderhouden, de software is verouderd. Het systeem in de parkeergarages is voor alle gemeentelijke garages gelijk. Om aan de huidige eisen en functionaliteiten te blijven voldoen, moet de apparatuur worden vervangen. Daarom wordt het hele systeem in één keer aanbesteed. Hier is al structureel rekening mee gehouden in de vervangingsinvesteringen binnen het MPP.

Laadpalen

In het kader van het steeds verder doorvoeren van duurzame bereikbaarheid maken laadvoorzieningen steeds meer deel uit van de functionaliteiten die in de parkeergarages worden aangeboden. Op dit moment worden de investeringen, het beheer en onderhoud ieder jaar los opgenomen en gedekt uit de exploitatie. Om ervoor te zorgen dat deze installaties langjarig functioneren is budget gelabeld. Dit budget is voor het vervangen van de bestaande palen of het uitbreiden van palen in de parkeergarages.

Uitbreiden zones

Op dit moment lopen 2 enquêtes waarbij de wijk wordt gevraagd of ze toegevoegd willen worden aan de parkeerzones. Het uitbreiden van de parkeerzones heeft impact op de inzet van toezicht, het plaatsen van installaties en het beheer en uitgeven van parkeervergunningen. De eenmalige kosten worden gedekt uit het projectbudget. De structurele kosten zijn kostenneutraal opgenomen in het MPP. Wel zijn eenmalige kosten opgenomen voor de fysieke en softwarematige uitbreiding van een mogelijke uitbreiding. Aangezien in beide gevallen de uitslag nog niet bekend is, zijn aanloopkosten voor 1 gebied meegenomen.

Bijlage 4 Benchmark tariefsoorten Deventer 2024

Op 4 oktober 2023 is tijdens de behandeling van het MPP het volgende toegezegd: er komt een onderzoek naar de parkeertarieven in andere steden en in kleinere omliggende plaatsen. Het resultaat hiervan is een zgn. benchmark. De benchmark geeft inzicht in de rangorde van onze stad binnen het geheel van Nederlandse steden.

Gekozen is voor twee invalshoeken: steden met ongeveer dezelfde grootte als Deventer qua inwoners, en steden en dorpen op basis van reisafstand van en naar Deventer. In de laatste analyse komen ook de kleinere plaatsen terug, uiteraard voor zover deze over parkeervoorzieningen beschikken en bijvoorbeeld hiervoor vergunningen uitgeven. Om die reden komen zowel op korte afstand als steden met een ongeveer gelijk inwonertal terug in de tabellen.

Onderzoekskaders

Tarieven als graadmeter

Vooraf is van belang aan te geven dat parkeertarieven worden samengesteld op basis van beleidsdoelen en van het resultaat voor gebruikers. Met het eerste wordt bedoeld dat iedere stad keuzes maakt of men bijvoorbeeld autogebruik wil beperken, of juist wil stimuleren. Een andere keuze is in hoeverre bewoners worden ontzien ten aanzien van zakelijke gebruikers, en welk aandeel van het parkeerareaal voor bewoners versus bijvoorbeeld kortparkeren wordt ingezet.

Met het tweede wordt bedoeld dat beprijzing als reguleringsvorm tot doel heeft het gebruik te optimaliseren. Door een parkeertarief zal het gebruik selectiever worden: in plaats van 'altijd vol' wordt naar een redelijke kans op ruimte gestreefd. Naast de hoogte van het tarief wordt een grens op de parkeerduur ingezet om de beschikbaarheid te verhogen. Het vinden van de juiste tariefhoogte voor het afdwingen van correct gebruik is een kwestie van uitproberen en bijstellen.

Parkeertarieven zijn op geen enkele manier taakstellend voor het genereren van inkomsten: gemeenten streven minimaal naar dekken van de operationele kosten, maar indien meer geld wordt ontvangen dan besteed, vormt dat niet meer dan een meevaller. Voor eventuele bijstelling betekent dit dat in principe kosten en baten niet te veel uiteen mogen lopen.

Bronnen en kwaliteit van de data

Het vergelijken van parkeertarieven is niet eenvoudig, om de volgende redenen. Ten eerste is iedere stad of dorp anders van opzet. Een historische binnenstad vraagt bijvoorbeeld om een tarief dat hoger ligt dan steden waar in principe genoeg parkeerruimte beschikbaar is. In sommige gevallen zijn er opties die bewust laag in prijs worden gehouden om het gebruik daarvan te stimuleren. Het is niet mogelijk al deze factoren in een analyse mee te wegen, wel worden de uitzonderingen benoemd.

Ten tweede zijn parkeertarieven vaak bedrijfsgevoelige data, zeker in het geval van de commerciële aanbieders. Het openlijk publiceren hiervan verschilt per aanbieder en per stad. Voor gemeenten geldt dat doorgaans de tarieven in de parkeerbelastingverordening openbaar beschikbaar zijn, maar de rekenwijze en de lokale uitzonderingen zijn soms moeilijk in een algemeen overzicht te duiden.

De getoonde resultaten zijn daarmee indicatief. Daarnaast worden gegevens vanuit websites die voor alle steden parkeertarieven aangeven vergeleken (Kortparkeren www.centrumparkeren.nl en www.prettigparkeren.nl, vergunningparkeren <https://www.eigenhuis.nl/nieuws/parkeervergunningen-2024-duurder>), maar worden die naast de – gemeentelijke – tarieven gezet zoals die in de diverse verordeningen zijn gepubliceerd.

Resultaten

1. Kort parkeren

a. Ultrakort parkeren

Weergegeven zijn de tarieven voor de zaterdagmiddag. In een aantal gevallen hanteren steden een tarief dat oploopt na 1 of 2 uur tot een verdubbeling voor specifieke centrumlocaties (bijvoorbeeld Enschede, Maastricht) gelijk aan de tariefstelling voor Stromarkt in Deventer. In andere gevallen hanteert men een toeslag voor de vrijdag, zaterdag en/of koopavond - de tarieven op de overige dagen zijn dan lager (Bijvoorbeeld Apeldoorn en Amersfoort). Alkmaar hanteert een toeslag voor de avonduren.

b. Binnenstad

Voor de volledigheid zijn zowel de resultaten voor de vergelijkingssites (voor garages en straat) als voor straatparkeren op basis van de gemeentelijke verordeningen weergegeven.

Rijafstand Deventer	Inwoners (x 1.000)	Zaterdagmiddag Uurtarieven	Vergelijksites*		Verordeningen		Dagtarief Binnenstad
			Binnenstad Garages	Straat	Straat	Schilwijken	
63	148	Enschede	€ 3,20	€ 3,75	€ 3,30	€ -	€ 18,75
61	156	Nijmegen	€ 3,60	€ 3,60	€ 2,30	€ 1,65	€ 17,20
19	137	Apeldoorn	€ 3,00	€ 3,56	€ 3,65	€ 0,51	€ 13,42
43	175	Arnhem	€ 3,60	€ 3,50	€ 3,50	€ 2,35	€ 18,30
209	115	Maastricht	€ 4,00	€ 3,50	€ 3,33		€ 12,00
64	145	Amersfoort	€ 4,00	€ 3,45	€ 3,45	€ 2,75	
37	96	Zwolle	€ 3,00	€ 3,30	€ 3,30	€ 1,30	€ 16,50
78	80	Hilversum	€ 2,50	€ 3,20	€ 3,20	€ 2,90	€ 17,30
160	71	Spijkenisse	€ 1,00	€ 3,20	€ 3,20	€ 1,60	€ 9,20
141	99	Alkmaar	€ 3,05	€ 3,05	€ 3,25	€ 1,60	€ 25,80
0	103	Deventer	€ 2,40	€ 3,00	€ 2,73	€ 1,20	€ 10,00
127	91	Leeuwarden	€ 2,50	€ 3,00	€ 3,00	€ 1,80	€ 14,40
135	81	Venlo	€ 3,20	€ 2,80	€ 2,80	€ 2,50	€ 11,40
16	43	Zutphen	Geen	€ 2,80	€ 2,90	€ 1,85	€ 10,85
38	41	Doetinchem	€ 1,80	€ 2,40	€ 2,40	€ 1,20	€ 4,00
123	77	Helmond	€ 2,20	€ 2,35	€ 2,35		
49	68	Almelo	€ 2,00	€ 2,28	€ 1,70		€ 6,00
50	55	Hengelo	€ 2,14	€ 2,10	€ 2,10		€ 8,30
51	38	Kampen	Geen	€ 2,00	€ 2,30		€ 13,15
50	28	Barneveld	Geen	€ 1,90	€ 1,70		€ 6,00
51	66	Ede	€ 2,15	€ 1,76	€ 1,76		€ 4,00
19	20	Raalte	3u gratis	Bl. zone			
31	14	Lochem	Geen	Bl. zone			
41	13	Ommen	Geen	Bl. zone			
6	13	Twello	Geen	Geen			
19	13	Vaassen	Geen	Geen			
23	10	Holten	Geen	Geen			
12	8	Olst	Geen	Geen			
18	8	Wijhe	Geen	Geen			
11	5	Bathmen	Geen	Geen			
8	4	Gorsstel	Geen	Geen			

De verschillen zijn afhankelijk van de keuzes van degenen die hun cijfers weergeven. Voor garages geldt dat commerciële tarieven vaak hoger liggen dan de gemeentelijke garages. Op die manier kan het dat in het overzicht Deventer € 2,40 als garagetarief staat vermeld, terwijl de gemeentelijke garages Brink, Stadspoort en Stationsplein € 2,14 als tarief hebben. De commerciële opties hebben dan een tarief van € 2,40 (De Boreel) en € 2,22 (Centrumgarage).

Doorgaans zullen gemeenten hun tarieven voor garages lager stellen dan voor straatparkeren om twee redenen: Liever 'blik uit het zicht' en de doelstelling garages naar capaciteit te benutten. Voor commerciële garages zal het doel winstmaximalisatie en optimale kwaliteit zijn, wat kan betekenen dat bijvoorbeeld een tariefstelling dusdanig is dat ook op de piekmomenten nog open plaatsen beschikbaar zijn.

c. Schilwijken en dagparkeren

De informatie voor schilwijken is minder volledig, omdat in een aantal steden deze groep ontbreekt, of dat men uitgaat van één tarief voor alle gebieden. In vergelijking met de beschikbare data is de hoogte van tarieven in Deventer gemiddeld.

Voor dagparkeren geldt dat de genoemde dagtarieven vaak op een selectief aantal plaatsen wordt toegepast. Dat zijn de terreinen of garages waar men gebruik wil stimuleren. In Deventer geldt dit voor terreinen de Worp en Melksterweide. In sommige steden wordt bewust geen maximum dagtarief aangehouden, zodat optimale uitwisseling kan plaatsvinden.

Belanghebbenden parkeren

a. Voor bewoners

Naar maandprijs – de Deventer vergunningen zijn in vergelijking met andere steden hoog geprijsd. De prijs is vergelijkbaar met de woonwijken van sommige grote steden en in inwoneraantal grotere provinciale steden.

In het verleden is onderzoek gedaan naar de parkeexploitatie. Toen bleek deze niet marktconform. De tarieven hebben enkele jaren een tariefstijging van 10% en 5% gekend om dit te herstellen. Vanaf 2016 wordt de reguliere prijsindex toegepast.

Deventer geeft 1 vergunning per adres uit in de binnenstad. Wie een 2^e vergunning wil, is aangewezen op een jaarkaart in algemene zones waar ruimte beschikbaar is.

Rijafstand Deventer (x 1.000)	Inwoners	Per kalenderjaar	Data Ver. Eigen huis	Binnenstad			Schilwijken	
				Bewoners 1e verg	Bewoners 2e verg	Zakelijk	Bewoners	Zakelijk
107	935	Amsterdam	€ 631	€ 631	€ 1.578	€ 1.010		
		A'dam W / Z / O		€ 372	€ 931	€ 596		
84	374	Utrecht Zone A1	€ 615	€ 615	€ 615	€ 1.217		
		Utrecht Zone A2		€ 364	€ 909	€ 817		
		Eindhoven	€ 420	€ 420	€ 324	€ 396	€ 126	€ -
126	244	Groningen	€ 370	€ 370		€ 128	€ -	€ -
209	115	Maastricht	€ 364	€ 364	€ 513		€ 57	
0	103	Deventer	€ 363	€ 336		€ 928	€ 89	€ 164
19	137	Apeldoorn *	€ 147	€ 293		€ 1.260	€ 147	€ 660
38	41	Doetinchem	€ 264	€ 264		€ 396	€ 79	€ 121
63	148	Enschede	€ 258	€ 258		€ 715	€ 81	€ 178
89	109	Emmen	€ 251	€ 251		€ 627	€ 213	€ -
127	91	Leeuwarden	€ 248	€ 248		€ 496	€ 124	€ 248
37	96	Zwolle	€ 200	€ 200		€ 217	€ 101	€ 112
51	38	Kampen		€ 181	€ 495	€ 1.260		
16	43	Zutphen	€ 186	€ 186	€ 302	€ 610		
50	55	Hengelo	€ 149	€ 149	€ 149	€ 173	€ 75	
43	175	Arnhem	€ 145	€ 145		€ 538		
51	66	Ede	€ 100	€ 112		€ 746	€ 19	
64	145	Amersfoort	€ 107	€ 109		€ 294	€ 90	€ 147
49	68	Almelo	€ 98	€ 98	€ 124	€ 409		
50	28	Barneveld	€ 85	€ 97	€ 124	€ 409		
31	14	Lochem		€ 75		€ 174		
61	156	Nijmegen	€ 48	€ 48	€ 240	€ 780	€ 12	€ 480
41	13	Ommen	€ 39	€ 39	€ 76			

*Apeldoorn wordt door VEH anders ingeschat dan de lokale parkeerverordening

Veel andere steden gebruiken echter een systeem waarbij een 2^e vergunning mogelijk is, maar tegen aanzienlijk hogere prijzen. Nijmegen heeft hierin het grootste prijsverschil. Deventer past dit systeem sinds 2013 toe in de zones 'Buiten Centrum'. Door toepassing blijft het tarief voor de 1^e auto relatief lager. Bovendien worden bewoners in de betreffende gebieden meer bewust van (hun keuzes en de daarbij horende gevolgen ten aanzien van) hun mobiliteitsgedrag.

b. Voor bedrijven (zakelijk)

Ook voor bedrijvenvergunningen is de prijs in Deventer in vergelijking met andere steden relatief hoog. Gebruikelijk voor alle Nederlandse steden is dat de prijzen voor zakelijke gebruikers aansluiten bij de daadwerkelijke kostprijs van het aanbod van parkeerruimte en de daarbij behorende handhaving per gebied. In sommige gevallen wordt ook hier door andere steden een oplopend tarief gebruikt voor een 2^e of 3^e vergunning, maar Deventer maakt hier geen gebruik van.

c. Bezoekers van bewoners

De manier waarop de tarieven voor bezoekers van bewoners worden geprijsd, verschilt sterk. Sommige steden gebruiken net als Deventer een uurtarief. Zowel voor de binnenstad als voor de schilwijken is dat in andere steden met hetzelfde systeem vergelijkbaar in prijs. Echter, andere steden gebruiken bijvoorbeeld een prijs van bijvoorbeeld € 1,- per dag of een jaarprijs van € 37,- / € 38,- euro. Dat is minder flexibel dan Deventer, maar qua gebruik zal dit gemiddeld geen grote verschillen in kosten geven. Enkele steden hanteren een hoger uurtarief, bijvoorbeeld 50% van het kortparkeertarief in de betreffende omgeving.