

Nota voor Burgemeester en Wethouders

Bestuursorgaan : Burgemeester en Wethouders
Onderwerp : Meerjarenperspectief parkeren 2026 (MPP 2026)
Portefeuillehouder : Wethouder Elferink
Notanummer : 2026-317
Datum B&W-vergadering : 21-04-2026
Team : Team Programmering en Leefbaarheid
Programma : 03 - Leefomgeving

Parafen voor akkoord nota :

- 15-04-2026: Afdelingsmanager Inrichting en Beheer Leefbaarheid
- 15-04-2026: Wethouder
- 15-04-2026: Teamleider Ontwerp en Advies

Parafen voor agendering :

- 16-04-2026: Gemeentesecretaris/algemeen directeur

Bijlagen bij deze nota : mpp 2026 definitief .pdf

Datum definitieve akkoord : 21-04-2026

Besluit

1. De raad voor te stellen het Meerjarenperspectief Parkeren 2026 vast te stellen
2. De raad voor te stellen een krediet van € 161.800 beschikbaar te stellen en de kapitaallasten die hieruit voortvloeien te dekken binnen de taakvelden parkeren en parkeerbelasting.
3. Het raadvorstel en ontwerp raadsbesluit vast te stellen
4. De stukken aan te bieden aan de raad

De nota en het besluit openbaar te maken

Inleiding

Het Meerjarenperspectief 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 financiële voortuitblik voor het jaar 2027. De conclusies van het MPP kunnen worden meegenomen bij het bestuursakkoord en/of de begrotingshandeling voor het jaar 2027. In dit MPP is, net als vorig jaar dieper ingegaan op de financiële aspecten en is minder de nadruk gelegd op voortgang van beleid danwel ambities van de parkeersector.

Beoogd maatschappelijk resultaat

Het beoogd resultaat is een vastgesteld financieel Meerjarenperspectief Parkeren (MPP), waarin transparantie wordt geboden over de inkomsten en uitgaven voor parkeren. In het MPP is onder meer de indexering van de parkeertarieven voor komend jaar opgenomen. Dit perspectief biedt ook een kader waaraan afzonderlijke investeringsbeslissingen getoetst kunnen worden op hun (financiële) consequenties voor de parkeerexploitatie. Dit alles met oog voor continuïteit van de parkeerexploitatie.

Kader

Meerjarenperspectief Parkeren 2025 (notanummer 2025- 317)

Betrokken partijen en participatie

n.v.t.

Toelichting op participatiebeleid

n.v.t.

Argumenten voor en tegen

Argumenten voor:

Door het vaststellen van het Meerjarenperspectief 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.

Financiële consequenties en dekking

De wijzigingen die bij de vastgestelde doorrekening Meerjarenperspectief Parkeren 2025 zijn vastgesteld zijn financieel (door)vertaald in het Meerjarenperspectief Parkeren 2026 en verder. Op basis van de actuele ramingen voor loon- en prijs indexcijfers in het centraal economisch plan (CEP) 2026 van het CPB wordt een indexatie van het parkeertarief voorgesteld van 3,2%. Een eventuele afwijking ten opzichte van de definitieve loon- en prijs index in de begroting 2027 (begrotingsrichtlijnen 2027) wordt verrekend in het volgende Meerjarenperspectief Parkeren.

De reserve Mobiliteitsfonds parkeren laat op basis van dit meerjarenperspectief in de periode 2026 - 2036 een aanzienlijk positiever resultaat zien dan in het vorig MPP en blijft ruim boven de ondergrens van € 200.000,- ten behoeve van dekking van onvoorziene ontwikkelingen. Dit positiever beeld is een combinatie van structureel lagere lasten op basis van de actuele loon- en prijs indexcijfers die zijn verwerkt en een hogere raming van de parkeerinkomsten op basis van de realisatie in de afgelopen jaren. Gelet op de toekomstige ontwikkelingen in Centrum&Schil en vanuit het nieuwe parkeerbeleid die invloed gaan hebben op de parkeerexploitatie wordt voorgesteld om de reserve hoog te houden. Zodat de financiële gevolgen van deze ontwikkelingen voor de parkeerexploitatie voor zover mogelijk binnen de parkeerexploitatie opgevangen kunnen worden.

De (taakstellende) afdracht parkeren naar de algemene middelen is tevens haalbaar in 2026.

In 2027 is een krediet van € 161.800 opgenomen voor de vervangingsinvestering van het parkeervergunningensysteem. De voorbereiding voor de aanbesteding zal in Q2 2026 worden opgestart. Daarom is het nodig om dit krediet op te halen. De kapitaallasten die voortvloeien uit deze investering kunnen worden gedekt binnen het financiële kader van het MPP.

Openbaarmaking en communicatie

Het MPP 2026 zal ter besluitvorming worden aangeboden aan de raad. De communicatie volgt dit proces.

Aanpak en uitvoering

De conclusies van het MPP 2026 kunnen worden meegenomen bij de begrotingsbehandeling voor het begrotingsjaar 2027.

RAADSVORSTEL

Onderwerp	: Meerjarenperspectief parkeren 2026 (MPP 2026)
Portefeuillehouder	: Wethouder Elferink
Voorstelnummer	: 2026-317
Datum B en W besluit	: 21-04-2026
Team	: Team Programmering en Leefbaarheid
Programma	: 03 - Leefomgeving

Inleiding

Het Meerjarenperspectief 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 financiële voortuitblik voor het jaar 2027. De conclusies van het MPP kunnen worden meegenomen bij het bestuursakkoord en/of de begrotingshandeling voor het jaar 2027. In dit MPP is, net als vorig jaar dieper ingegaan op de financiële aspecten en is minder de nadruk gelegd op voortgang van beleid danwel ambities van de parkeersector.

Raadsvoorstel

1. Het sluitende Meerjarenperspectief Parkeren 2026 vast te stellen
2. Een krediet van € 161.800 beschikbaar te stellen en de kapitaallasten die hieruit voortvloeien te dekken binnen de taakvelden parkeren en parkeerbelasting

Kern raadsvoorstel

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

In het MPP 2026 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

Beoogd resultaat

Het beoogd resultaat is een vastgesteld financieel Meerjarenperspectief Parkeren (MPP), waarin transparantie wordt geboden over de inkomsten en uitgaven voor parkeren. In het MPP is onder andere de indexering van de parkeertarieven voor komend jaar is opgenomen. Dit perspectief biedt ook een kader waaraan afzonderlijke investeringsbeslissingen getoetst kunnen worden op hun (financiële) consequenties voor de parkeerexploitatie. Dit alles met oog voor continuïteit van de parkeerexploitatie.

Kader

Meerjarenperspectief Parkeren 2025 (notanummer 2025- 317)

Argumenten ten behoeve van de raad

Argumenten voor:

Door het vaststellen van het Meerjarenperspectief 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.

Betrokken partijen en participatie

n.v.t.

Financiële consequenties

De wijzigingen die bij de vastgestelde doorrekening Meerjarenperspectief Parkeren 2025 zijn vastgesteld zijn financieel (door)vertaald in het Meerjarenperspectief Parkeren 2026 en verder. Op basis van de actuele ramingen voor loon- en prijs indexcijfers in het centraal economisch plan (CEP) 2026 van het CPB wordt een indexatie van het parkeertarief voorgesteld van 3,2%. Een eventuele afwijking ten opzichte van de definitieve loon- en prijs index in de begroting 2027 (begrotingsrichtlijnen 2027) wordt verrekend in het volgende Meerjarenperspectief Parkeren.

De reserve Mobiliteitsfonds parkeren laat op basis van dit meerjarenperspectief in de periode 2026 - 2036 een aanzienlijk positiever resultaat zien dan in het vorig MPP en blijft ruim boven de ondergrens van € 200.000,- ten behoeve van dekking van onvoorziene ontwikkelingen. Dit positiever beeld is een combinatie van structureel lagere lasten op basis van de actuele loon- en prijs indexcijfers die zijn verwerkt en een hogere raming van de parkeerinkomsten op basis van de realisatie in de afgelopen jaren. Gelet op de toekomstige ontwikkelingen in Centrum&Schil en vanuit het nieuwe parkeerbeleid die invloed gaan hebben op de parkeereexploitatie wordt voorgesteld om de reserve hoog te houden. Zodat de financiële gevolgen van deze ontwikkelingen voor de parkeereexploitatie binnen de parkeereexploitatie opgevangen kunnen worden.

De (taakstellende) afdracht parkeren naar de algemene middelen is tevens haalbaar in 2026.

In 2027 is een krediet van € 161.800 opgenomen voor de vervangingsinvestering van het parkeervergunningensysteem. De voorbereiding voor de aanbesteding zal in Q2 2026 worden opgestart. Daarom is het nodig om dit krediet op te halen. De kapitaallasten die voortvloeien uit deze investering kunnen worden gedekt binnen het financiële kader van het MPP.

Betrokkenheid raad

Bij de begrotingsbehandeling 2027 zal de parkeer(belasting)verordening worden aangeboden aan de Raad.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer,

de secretaris, J.P. Wassens - de burgemeester, R.C. König

ONTWERP-RAADSBESLUIT

Onderwerp : Meerjarenperspectief parkeren 2026 (MPP 2026)
Voorstelnummer : 2026-317
Datum raadstafel :
Datum raadsvergadering :

Burgemeester en wethouders van Deventer,

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 21-04-2026, nummer 2026-317.

BESLUITEN

1. Het sluitende Meerjarenperspectief Parkeren 2026 vast te stellen
2. Een krediet van € 161.800 beschikbaar te stellen en de kapitaallasten die hieruit voortvloeien te dekken binnen de taakvelden parkeren en parkeerbelasting

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van

De raad voornoemd,
de Griffier,

de voorzitter,

A. Kerver

R.C. König

Meerjarenperspectief Parkeren 2026

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. Uitgangspunt is vastgesteld beleid. In het MPP wordt geen nieuw beleid gemaakt.

In 2023 is voor het MPP een verandering van de opzet uitprobeerde. In het voorjaar verscheen een prognose en in het najaar een doorrekening. Op verzoek van de raad werd het MPP 2024 in het voorjaar gepubliceerd. Behandeling kan daarmee eventueel onderdeel worden van de Perspectiefnota. Deze werkwijze is voortgezet sinds het MPP 2025.

De financiële aspecten waarvoor het MPP in 2007 in het leven is geroepen vormen de kern van het document. Het overzicht van actuele beleidsmatige aspecten en voortgang van het parkeerbeleid, dat mede op advies van de rekenkamercommissie vanaf 2019 is toegevoegd, wordt in bijlage 1 weergegeven.

Inhoudsopgave

1. Resultaat parkeren 2025.....	3
2. Ontwikkeling MPP 2026 - 2036.....	4
3. Actualisatie exploitatie en investeringen	7
4. MPP na doorvoeren investeringen en lasten en baten wijzigingen.....	11
5. MPP voorziening parkeerbijdrage bij bouwaanvragen	12
6. Risico's.....	13
Bijlage 1: Voortgang van het parkeerbeleid	17
Bijlage 2: Vijfjarig overzicht afdracht algemene middelen.....	20
Bijlage 3: Nadere toelichting kosten- en batensoorten.....	22

1. Resultaat parkeren 2025

1.1 Herijking prognose 2026 na realisatie MPP 2025

Bij de jaarrekening 2025 is de realisatie ten opzichte van hetgeen begroot van de parkeerexploitatie en de bijbehorende reserves en voorzieningen in beeld gebracht. Hierdoor is de prognose voor 2025 herijkt. In 2025 is er € 1.216.000 aan de reserve Mobiliteitsfonds toegevoegd, waar in de begroting 2025 een onttrekking van € 216.000 was geraamd, is dit bijgesteld naar een dotatie van € 1.000.000 in 2025.

Dit verschil bestaat uit een voordeel van € 400.000 aan extra baten dat bij de tweede tussentijdse rapportage 2025 is gemeld. Aangevuld bij de jaarrekening met een voordeel van € 850.000, welke bestaat uit € 540.000 lagere lasten en € 310.000 hogere baten. In onderstaande tabel worden de lagere lasten en hogere baten verklaard.

Lasten		Baten	
Project budget	€ 98.700	Abonnementen	€ 74.700
Fietsenstalling	€ 98.900	Vergunningen	€ 153.800
Straatparkeren	€ 121.200	Dividend	€ 51.700
Stelpost	€ 168.300	Betaald park.	€ 341.000
Div. kleine posten	€ 52.000	Huren	€ -1.500
		Naheffingen	€ -47.900
		Servicekosten stadspoortgarage	€ 142.000

1.2 Aanpassingen parkeerexploitatiebegroting na besluitvormingen raad

In de periode tussen het vaststellen van het MPP 2025 en MPP 2026 zijn er door de raad geen besluiten genomen die de parkeerexploitatie, de reserve mobiliteitsfonds, voorziening parkeervergunningen en de afdracht naar de algemene middelen hebben beïnvloed.

In de tweede tussentijdse rapportage 2025 is € 200.000 ter dekking van de lasten voor de scanauto overgeheveld naar 2026.

1.3 Stand reserve Mobiliteitsfonds

Op 1 januari 2026 was het saldo van de reserve mobiliteitsfonds € 3.999.250 In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op de te verwachte ontwikkeling van het saldo in de komende 10 jaren.

1.4 Stand voorziening parkeerbijdrage bouwaanvragen eind 2025

Op 1 januari 2026 was het saldo van de voorziening parkeerbijdrage bouwaanvragen € 425.015. Hoofdstuk 5 gaat nader ingegaan op de ontwikkeling van het saldo in de afgelopen 5 jaar.

1.5 Afdracht parkeren Algemene Middelen

De afdracht aan de algemene middelen vanuit de parkeerexploitatie in 2025 bedroeg € 846.367. Bijlage 2 geeft een vijfjarig overzicht van de afdracht aan de algemene middelen van 2021 tot en met 2025.

2. Ontwikkeling MPP 2026 - 2036

De raad heeft bij de behandeling van de Begroting 2025 verzocht om een Meerjarenperspectief Parkeren (MPP) op te stellen met een toelichting op de baten en lasten en afdrachten aan algemene middelen voor de periode 2026-2036.

Begrote exploitatieresultaat MPP 2026

Het inhoudelijke beeld van het MPP 2026 is positief. Er is geen bijsturing nodig.

Toekomstige ontwikkelingen

De ruimte voor het opvangen van mogelijke tegenvallers is voldoende voor de komende tien jaar. Op dit moment is geen bijsturing nodig. Toekomstige ontwikkelingen uit onder andere Centrum en Schil vragen wel om toekomstige investeringen. Het is nu nog niet mogelijk om deze ontwikkelingen financieel mee te nemen in dit MPP, omdat besluitvorming nog niet heeft plaatsgevonden of de financiële gevolgen nog niet bekend zijn. Te denken valt onder andere aan de actualisatie parkeerproducten, hubs de Kien en Roto.

Belangrijk aandachtspunt blijft dat bij besluitvorming van toekomstige ontwikkelingen die financiële gevolgen kunnen hebben voor de parkeerexploitatie deze gevolgen inzichtelijk gemaakt worden en bij de besluitvorming wordt aangegeven op welke wijze de dekking plaatsvindt. Met andere woorden kan de ontwikkeling zonder nadere financiële maatregelen opgenomen worden in de parkeerexploitatie.

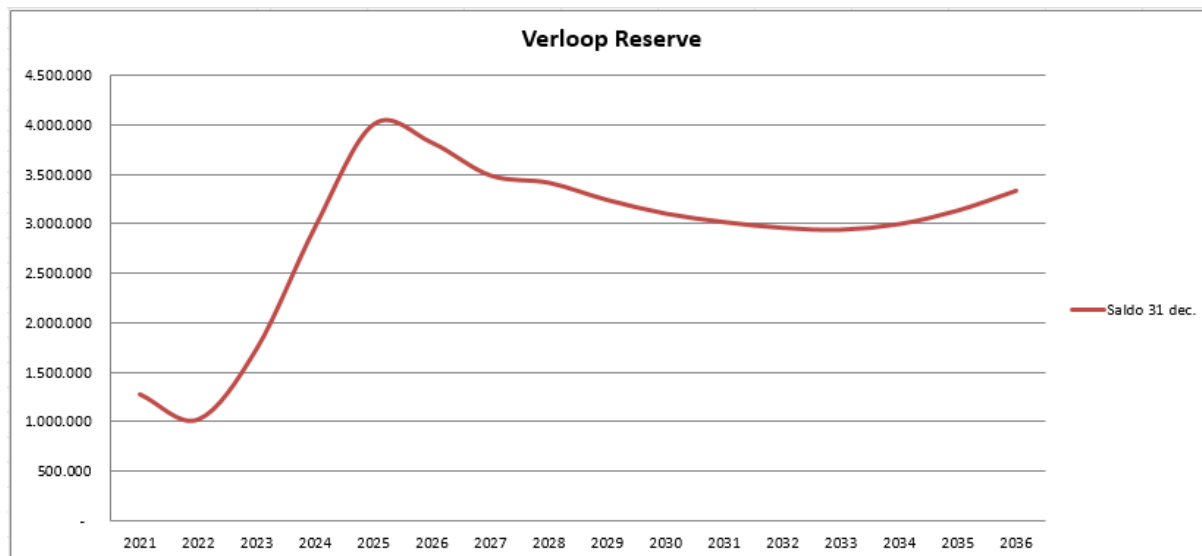
2.1 Overzicht begroting periode 2026-2036

Hieronder vindt u de basisbegroting van 2026 tot en met 2036. In deze basisbegroting zijn de indexeringen verwerkt.

	Huidig jaar	10 jaar toekomst (begroot)									
	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Lasten:											
Straat parkeren	533.476	697.465	519.269	678.639	687.703	696.991	706.521	716.300	726.333	736.627	747.190
Garage parkeren	1.516.371	1.570.715	1.602.566	1.630.936	1.661.470	1.692.062	1.723.422	1.755.568	1.788.523	1.822.304	1.792.717
Fiets parkeren	492.920	509.082	526.686	543.000	559.660	572.069	584.771	597.774	611.084	624.709	638.655
Parkeer Route infosysteem	60.079	60.754	26.420	27.080	27.784	28.507	29.248	30.008	30.788	31.589	32.410
Team Toezicht	691.475	717.129	745.814	772.663	799.706	818.899	838.553	858.678	879.286	900.389	921.999
Personeelslasten overige teams	1.030.643	1.081.792	1.125.064	1.165.566	1.206.361	1.235.314	1.264.961	1.295.321	1.326.408	1.358.242	1.390.840
Overig	1.047.324	857.202	819.260	826.067	817.612	824.926	780.446	788.145	796.044	804.148	812.463
Kapitaallasten vervangingsinvest.	-		67.574	67.574	99.932	117.282	212.850	247.905	247.905	247.905	329.607
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	5.794.670	5.916.522	5.855.036	6.133.908	6.282.612	6.408.432	6.563.155	6.712.081	6.828.754	6.948.296	7.088.264
Baten:											
Straat	2.599.834	2.683.289	2.775.862	2.860.526	2.947.772	3.031.783	3.118.189	3.207.058	3.298.459	3.392.465	3.489.150
Garages	1.277.690	1.318.704	1.364.199	1.405.807	1.448.684	1.489.972	1.532.436	1.576.110	1.621.030	1.667.229	1.714.745
Vergunningen	1.260.043	1.300.490	1.345.357	1.386.391	1.428.676	1.469.393	1.511.271	1.554.342	1.598.641	1.644.202	1.691.062
Abonnementen	205.198	211.785	219.091	225.774	232.660	239.291	246.110	253.125	260.339	267.758	275.389
Naheffingen	967.333	772.321	777.341	782.393	787.479	792.598	797.750	802.935	808.154	813.407	818.694
Overig	140.273	140.273	140.273	140.273	140.273	140.273	140.273	140.273	140.273	140.273	140.273
Totaal Baten	6.450.371	6.426.861	6.622.124	6.801.164	6.985.544	7.163.309	7.346.029	7.533.842	7.726.895	7.925.334	8.129.313
Saldo	655.701	510.340	767.088	667.256	702.932	754.877	782.874	821.761	898.141	977.038	1.041.049
Verrekenen met Algemene middelen	841.072	840.973	840.870	840.774	840.774	840.774	840.774	840.774	840.774	840.774	840.774
Verrekening met reserve Parkeren	-185.371	-330.633	-73.782	-173.518	-137.842	-85.897	-57.900	-19.013	57.367	136.264	200.275
Saldo Reserve Parkeren per	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	31-12-2035	31-12-2036
Saldo reserve	3.813.882	3.483.249	3.409.467	3.235.949	3.098.107	3.012.210	2.954.310	2.935.297	2.992.664	3.128.927	3.329.203
* vormen samen het financieel kader	1.263.455	1.263.356	1.263.253	1.263.157	1.263.157	1.263.157	1.263.157	1.263.157	1.263.157	1.263.157	1.263.157

In bijlage 3 staat een nadere toelichting van de lasten- en batensoorten.

Onderstaande grafiek geeft de basisbegroting zoals op pagina 4 in de tabel staat weer.



2.2 *Uitgangspunten 2026-2036*

De baten en lasten zijn op basis van de begrotingsrichtlijnen 2027 met onderstaande indexcijfers doorgerekend.

Lasten	2026	2027	2028	2029	2030	2031 t/m 2036
Rekenrente	1,40%	1,40%	1,40%	1,40%	1,40%	1,40%
Consumentenprijsindex	2,30%	2,10%	2,50%	2,10%	2,30%	2,10%
Materiaalkosten (Prijsindex)	2,90%	2,70%	2,90%	2,50%	2,60%	2,60%
Loonkosten	3,14%	3,70%	4,00%	3,60%	3,50%	2,40%
OZB / RZB	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%

Baten	2026	2027	2028	2029	2030	2028 t/m 2036
Parkeerbelasting	3,20%	3,20%	3,45%	3,05%	3,05%	2,85%
Vergunningen	3,20%	3,20%	3,45%	3,05%	3,05%	2,85%
Abonnementen	3,20%	3,20%	3,45%	3,05%	3,05%	2,85%
Belasting (Naheffingsaanslag)	0,65%	0,65%	0,65%	0,65%	0,65%	0,65%

2.3 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 lasten 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 € 330.000 in 2036. De volgende (vervangings-)investeringen staan gepland:

Vervangingsinvesteringen die leiden tot extra kapitaallasten	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Investering parkeerterrein ROC				300.000							
Investering Walstroomvoorziening Pontje						90.484					
Investering Vervanging kaartleesapparatuur						465.346					
Investering Fietsenrekken Op de Keizer					160.856						
Investering Parkeerwijssysteem (lineair)		400.000									
Investering vervanging parkeerapp straat (was digitalis. parkeren)		325.000					325.000				
Investering Omzetten verg in bet park		161.818									
Vervangingsinvesteringen algemeen										757.480	
Totaal vervangingsinvesteringen	0	886.818	0	300.000	160.856	555.830	325.000	0	0	757.480	0

Toekomstige investeringen

Als er toekomstige investeringen nodig zijn waarvoor nog geen dekking beschikbaar is binnen de parkeerexploitatie zal dit voorgelegd worden aan de raad.

2.4 Begrote afdracht parkeren algemene middelen 2026

Op basis van de begroting 2026 (zie paragraaf 2.1) is de begrote afdracht parkeren naar de algemene middelen (AM) als volgt te specificeren:

Jaar	2026
Taakstelling afdracht algemene middelen	€ 538.000
Mutaties MPP met effect op de algemene middelen	€ 303.000
Begrote afdracht parkeren naar AM	€ 841.000

De afdracht parkeren naar de algemene middelen is in 2026 begroot op € 841.000. De taakstelling afdracht algemene middelen blijft vanaf 2024 staan op € 538.000. 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.

De mutaties in het MPP met effect op de algemene middelen bestaan uit mutaties in het MPP die ten gunste of ten laste van de afdracht naar de algemene middelen worden gebracht. Dit betreft de volgende mutaties:

Voorjaarsnota 2019 extra tariefverhoging 0,7%	145.000
Effect wijziging omslagrente (diverse jaren)	106.000
Locatie Verzetslaan (2023)	69.000
Meerinkomsten zondagparkeren (2022)	50.000
Kapitaallasten de Worp (2020)	-47.000
Personeelskosten Lamme van Dieseplein (2018)	-20.000
	303.000

3. Actualisatie exploitatie en investeringen

Exploitatie

3.1 Indexering MPP 2026 en tariefstijging 2027

Jaarlijks stelt de raad bij de begrotingsbehandeling de indexeringen van de baten (tarieven) en lasten voor het komende jaar vast. In paragraaf 2.2 staan de percentages vermeld waar wij 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 (Centraal Economische Plan 2026) ziet de indexering voor 2027 er op dit moment als volgt uit:

Indexatie prijzen	2,7%
Indexatie lonen	3,7%
Indexatie parkeertarieven	3,2% (gewogen gemiddelde prijs- en loonindex)
Totale verhoging tarieven	3,2%

De actualisatie van de loon- en prijsindex op basis van het CEP 2026 leidt tot een tariefstijging van 3,2% in 2027. Een eventuele wijziging van het tarief bij de begrotingsbehandeling 2027 zal worden verwerkt in het MPP 2027.

3.2 Lasten

Dit betreft mutaties in de lasten.

<p>Kostenverdeling elektra</p>	<p>In de binnenstad zijn het gemaal, de walstroomvoorziening aan de Pothoofdkade en de Brinkgarage aangesloten op één transformatorstation. Naar aanleiding van het project transformatorhuis Binnenstad is opnieuw het aandeel energieverbruik tussen deze drie assets berekend. Gebleken is dat de energiekosten voor de garage 2/3 bedragen in plaats van 1/3. Dit brengt een structurele kostenstijging met zich mee.</p>
<p>Fietsparkeren</p>	<p>De lagere lasten in de realisatie 2025 ten aanzien van de bemensing van de fietsenstalling zijn voor een bedrag van € 50.000 structureel vertaald in dit MPP.</p>
<p>Projectbudgetten aanbestedingen 2026-2027</p>	<p>Tien jaar geleden is gestopt met het toenmalig parkeerbedrijf. Dit zorgt ervoor dat veel contracten in dezelfde periode zijn afgesloten en nu ook nagenoeg gelijktijdig aflopen. In 2027 lopen vijf contracten af. Voor deze contracten moet in 2026 de aanbesteding opgestart worden.</p> <p>Voor externe begeleiding van deze aanbestedingen is een projectbudget nodig van gemiddeld € 50.000 per project nodig. Daarnaast loopt een aanbesteding welke in 2025 is gestart wegens externe omstandigheden door. Dit brengt extra kosten met zich mee die ook zijn begroot op € 50.000.</p> <p>Totaal is in 2026/2027 is € 300.000 aan projectbudget nodig voor de afwikkeling van de aanbestedingen. Jaarlijks is er een projectbudget beschikbaar circa € 100.000. Voorgesteld wordt dit budget in 2026 en 2027 incidenteel te verhogen met twee keer € 50.000.</p> <p>Naast deze kosten is er risico op prijsstijging van de dienstverlening dan wel van de goederen, maar dit is pas na het doorlopen van de aanbesteding duidelijk.</p>
<p>Inhuur tijdelijk medewerker begeleiding aanbestedingen</p>	<p>Nu de aanbestedingen nagenoeg gelijktijdig gestart moeten worden kan dit niet met de huidige personele capaciteit. Daarom wordt tijdelijk voor de periode van circa 2 jaar externe capaciteit ingehuurd. De kosten hiervan worden begroot op € 300.000.</p>
<p>Loon- en prijsindex</p>	<p>De actualisatie van de loon- en prijsindexcijfers op basis van het CEP 2026 van het CPB leidt tot lagere lasten. Met name de raming van de loonindex is vanaf 2031 aanzienlijk lager. Dit leidt tot een structureel voordeel dat oploopt tot 570.000 in 2036</p>

3.3 Baten

De afgelopen jaren (na de coronapandemie) laat de parkeerexploitatie structureel hogere jaarinkomsten zien dan begroot. Verwacht wordt dat deze trend zich in 2027 voortzet. Deze hogere inkomsten worden vanaf 2027 structureel in de begroting betrokken. Concreet betekent dit dat de baten in totaal met € 205.000 structureel verhoogd kunnen worden. Dit bedrag is opgebouwd uit de volgende posten:

Dividend Centrumgarage:	€ 30.000
Parkeerinkomsten Brinkgarage:	€ 120.000
Parkeerinkomsten Stadspoortgarage:	€ 25.000
Parkeervergunningen:	€ 30.000

Deze hogere baten zijn gebaseerd op het huidige parkeerbeleid, toekomstige wijzigingen kunnen gevolgen hebben voor de hoogte van de baten.

Investerings

3.4 Vervangingsinvesteringen

Parkeerautomaten	De bestaande apparatuur is door de jaren heen in gedeeltes geplaatst. De technische levensduur van 30 automaten is bereikt in de periode tussen nu en 2032. De verouderde automaten geven meer storingen en onderdelen zijn niet altijd meer leverbaar. Met als gevolg uitval van parkeerautomaten op straat. Om continuïteit te waarborgen en inkoopvoordeel te bereiken wordt het investeringsbudget in 2 delen gezet. Waarbij de investering van 30 automaten kan plaatsvinden in 2027. De overige 22 automaten worden vervangen in 2032.
Vervangen Parkeervergunning systeem	In 2027 loopt de huidige overeenkomst af voor het parkeervergunningensysteem. Dit wordt opnieuw aanbesteed. Hiervoor is in 2027 investeringsbudget beschikbaar.

3.5 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. Bij het opstellen van dit MPP werd gewerkt aan actualisatie.

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.

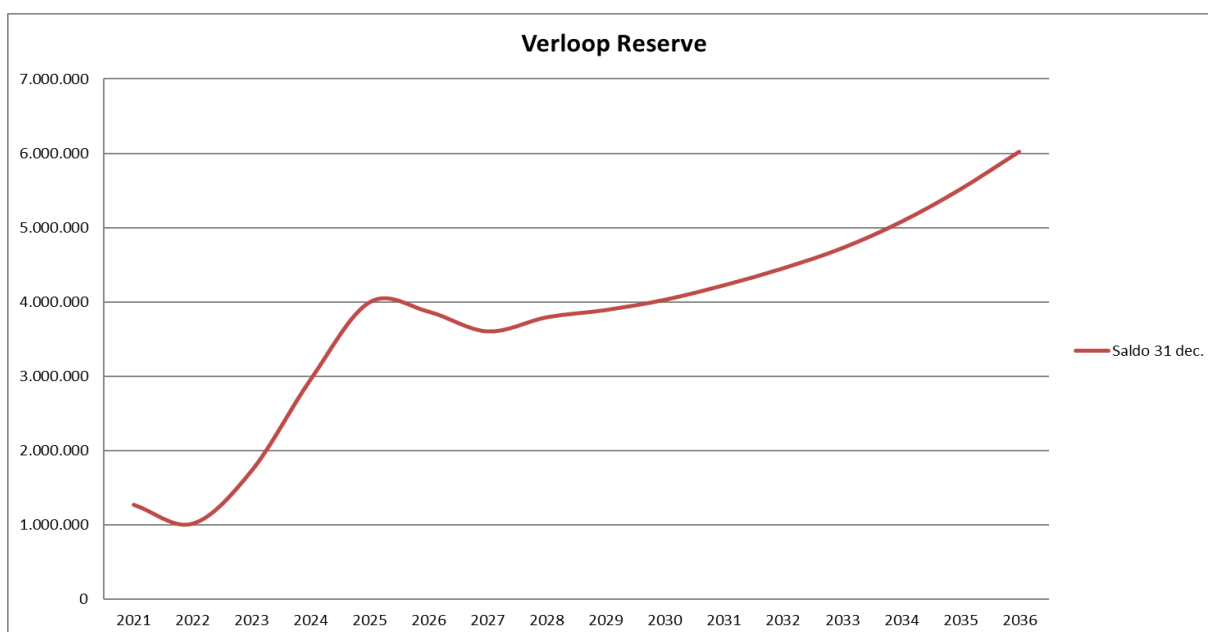
<p>Proef handhaven met scanauto</p>	<p>€ 300.000 over de jaren 2026 en 2027. In de prognose van het MPP 2023 is gemeld dat handhaven met een scanauto niet zonder meer tot een besparing leidt ten opzichte van de huidige werkwijze (handscanners). Door inzet van een scanauto op leasebasis krijgen we beter zicht op alle aspecten.</p> <p>Doel van de proef is interne ervaring opdoen met het werken van de scanauto, zodat bij een toekomstige aanbesteding van de handhavingsapparatuur een weloverwogen keuze gemaakt kan worden of en zo ja in welke vorm gehandhaafd zal worden met de scanauto.</p> <p>In voorgaande MPP's was voorzien van een proef met de scanauto. Vanwege personele capaciteit is dit meerdere keren uitgesteld. In 2025 zijn de nodige interne voorbereidingen getroffen welke in 2026 zijn voortgezet. Hierdoor zal de scanauto in Q2 2026 operationeel zijn. Over de concrete datum wordt de raad separaat geïnformeerd. De proef zal doorlopen tot en met 2027.</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.</p>
<p>Uitbreiding parkeerzones</p>	<p>€ 30.000 incidenteel. Op dit moment ervaren meerdere wijken parkeeroverlast. Dit heeft geleid tot diverse aanvragen tot het starten van een onderzoek voor het instellen van parkeerregulering. Op dit moment vindt er een actualisatie van de parkeerproducten plaats. In afwachting van het nieuwe beleid worden geen nieuwe onderzoeken opgestart.</p> <p>Afhankelijk van het nieuwe beleid is dit bedrag ten minste nodig voor het instellen van parkeerregulering. Bij de vaststelling van de actualisatie van de parkeerproducten zullen de financiële consequenties inzichtelijk gemaakt worden. Eventuele wijzigingen worden verwerkt in het MPP 2027.</p>

4. MPP na doorvoeren investeringen en lasten en baten wijzigingen

Onderstaand de tabel begroting na doorvoeren investeringen en lasten en baten. Ten opzichte van de basisbegroting zoals weergegeven in hoofdstuk 2 zijn de mutaties zoals toegelicht in paragraaf 3.2 en 3.3 verwerkt.

	Huidig jaar	10 jaar toekomst									
	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Lasten:											
Straat parkeren	533.476	697.465	519.269	678.639	687.703	696.991	706.521	716.300	726.333	736.627	747.190
Garage parkeren	1.566.371	1.622.065	1.655.406	1.685.096	1.717.038	1.749.075	1.781.917	1.815.585	1.850.099	1.885.482	1.857.537
Fiets parkeren	442.920	457.227	472.757	487.129	501.834	512.855	524.136	535.684	547.503	559.602	571.986
Parkeer Route infosysteem	60.079	60.754	26.420	27.080	27.784	28.507	29.248	30.008	30.788	31.589	32.410
Team Toezicht	691.475	717.129	745.814	772.663	799.706	818.899	838.553	858.678	879.286	900.389	921.999
Personeelslasten overige teams	1.180.643	1.224.445	1.123.423	1.163.866	1.204.601	1.233.512	1.263.116	1.293.431	1.324.473	1.356.260	1.388.811
Overig	1.047.324	859.362	773.803	781.473	773.939	782.197	738.686	747.379	756.298	765.449	774.838
Kapitaallasten vervangingsinvest.	-	-	67.574	67.574	99.932	117.282	212.850	247.905	247.905	247.905	329.607
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	5.944.670	6.060.829	5.806.847	6.085.903	6.234.920	6.361.700	6.517.410	6.667.352	6.785.069	6.905.687	7.046.761
Baten:											
Straat	2.599.834	2.683.289	2.775.862	2.860.526	2.947.772	3.031.783	3.118.189	3.207.058	3.298.459	3.392.465	3.489.150
Garages	1.422.690	1.468.358	1.519.017	1.565.347	1.613.090	1.659.063	1.706.346	1.754.977	1.804.994	1.856.436	1.909.345
Vergunningen	1.290.043	1.331.453	1.377.389	1.419.399	1.462.691	1.504.377	1.547.252	1.591.349	1.636.702	1.683.348	1.731.324
Abonnementen	205.198	211.785	219.091	225.774	232.660	239.291	246.110	253.125	260.339	267.758	275.389
Naheffingen	967.333	772.321	777.341	782.393	787.479	792.598	797.750	802.935	808.154	813.407	818.694
Overig	170.273	170.273	170.273	170.273	170.273	170.273	170.273	170.273	170.273	170.273	170.273
Totaal Baten	6.655.371	6.637.479	6.838.973	7.023.712	7.213.964	7.397.385	7.585.920	7.779.716	7.978.920	8.183.687	8.394.175
Saldo	710.701	576.650	1.032.126	937.809	979.044	1.035.684	1.068.511	1.112.364	1.193.851	1.278.000	1.347.414
Algemene middelen *	841.072	840.973	840.870	840.774	840.774	840.774	840.774	840.774	840.774	840.774	840.774
Verrekening met reserve Parkeren	-130.371	-264.323	191.256	97.035	138.270	194.910	227.737	271.590	353.077	437.226	506.640
Saldo Reserve Parkeren per	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	31-12-2035	31-12-2036
Saldo reserve	3.868.882	3.604.559	3.795.815	3.892.849	4.031.119	4.226.029	4.453.766	4.725.356	5.078.433	5.515.659	6.022.299
* vormen samen het financieel kader	1.263.455	1.263.356	1.263.253	1.263.157	1.263.157	1.263.157	1.263.157	1.263.157	1.263.157	1.263.157	1.263.157

De rode lijn in onderstaande grafiek geeft de begroting weer zoals hierboven in tabel staat.



4.1 Ondergrens saldo reserve parkeren

Het formele en nationaal gedragen uitgangspunt voor een reserve parkeren is dat deze over een horizon van 10 jaar een positief saldo vertoont.

Een reserve is vooral bedoeld voor de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen als gevolg van functiewijzigingen en het vervangen van afgeschreven parkeervoorzieningen. Maar de reserve moet ook reguliere schommelingen kunnen opvangen. Een praktische ondergrens van de reserve stellen voorkomt dat bij onverwachte ontwikkelingen direct een beroep op de algemene middelen moet worden gedaan. Op basis van jaarlijkse fluctuaties is deze ondergrens in voorgaande MPP's en ook dit MPP gesteld op € 200.000. De mobiliteitsreserve loopt op tot 6 miljoen in 2036.

Op basis van de huidige raming is ook na het doorvoeren van de bijgestelde baten en lasten geen bijsturing nodig.

5. MPP voorziening parkeerbijdrage bij bouwaanvragen

Op 1 januari 2025 was het saldo van de voorziening parkeerbijdrage bij bouwaanvragen € 425.015.

Onderstaand treft u het verloop van de voorziening parkeerbijdrage bouwaanvragen van 2020 tot en met 2025 aan:

Omschrijving	2020	2021	2022	2023	2024	2025
SALDO 1 januari	653.271	641.471	57.390	286.890	425.015	425.015
Storting in voorziening	13.200	232.280	229.500	138.125		
Putting uit voorziening	25.000	816.361				
SALDO 31 december	641.471	57.390	286.890	425.015	425.015	425.015

6. Risico's

6.1 Structureel risico: Ontwikkeling kosten en baten

Zoals in vorige MPP's reeds is benoemd, blijft er kans op onverwachte ontwikkelingen op nationale en internationale schaal. Hierdoor wordt het moeilijker om toekomstprognoses te maken. Dit geldt zowel voor de lopende exploitatie alsook voor vervangings- en ontwikkelinvesteringen.

We zien onder andere onderstaande risico's:

- Aanbesteding nieuwe systemen en diensten

Voor de apparatuur in de parkeergarages (2025 met uitloop 2026) en het vergunningensysteem (gepland voor 2027) zijn afschrijvingsposten voorzien, maar het risico bestaat dat de aanbestedingen hiervoor hoger uitvallen. In 2027 lopen een aantal grote contracten af (zoals het beheer van de straat- en apparatuur in de parkeergarages, het schoonmaakcontract voor de parkeergarages, de dienstverlening voor de parkeerautomaten, de overeenkomst met de parkeerbeheerder en de dienstverlening voor de handhavingsapparatuur). Na de aanbesteding bestaat het risico dat de kosten hoger (of lager) uitvallen.

- Brinkgarage

De Brinkgarage zit op een gedeelde energie aansluiting met het vijzelgemaal en de stroomvoorziening voor de salonboten. De stroomaansluiting kan op dit moment niet vergroot worden, de energieleverancier heeft ons op de wachtlijst geplaatst. Naar verwachting duurt dit meerdere jaren. Uit onderzoek is gebleken dat er twee oplossingen zijn om de piekbelasting op te vangen, het plaatsen van een batterij of het invoeren van een energiemanagementsysteem. Middels een energiemanagementsysteem kan gestuurd worden op het (piek)verbruik van alle aangesloten assets. In 2026 wordt nader onderzocht welke optie de voorkeur geniet. Verwachting is dat 2026 nog nodig is om deze oplossing technisch verder te onderzoeken en mogelijk te realiseren.

Daarnaast wordt in 2027 groot onderhoud voorzien aan het gemaal, in de Brinkgarage. Het is nog onduidelijk welke impact dit heeft op de parkeercapaciteit van de parkeergarage. De verwachting is dat eind 2026 hier meer duidelijkheid over is.

Bij het verleggen van de aanrijroute van de Brinkgarage van de Emmastraat naar het Pothoofd bestaat de kans op het onderbreken van de dienstverlening, waardoor er minder inkomsten worden gegenereerd.

- Polstraatgarage

De laadpalen in de Polstraatgarage zijn aan het einde van de levensduur. Er wordt onderzocht of deze laadpalen met de huidige regelgeving op dezelfde plek vervangen kunnen worden.

De Polstraatgarage is gelegen tegenover de daklozenopvang. Door toenemende overlast van daklozen is er extra inzet gepleegd in de Polstraatgarage om de overlast te verminderen. Wanneer de overlast toe neemt worden deze maatregelen opnieuw ingezet. De maatregelen die genomen worden, worden afgestemd met team (veiligheid).

- Ontwikkeling fietsparkeren

Het contract met NS voor de fietsenstalling wordt in 2026 hernieuwd. Uitgangspunt is dat er geen wezenlijke wijziging van de bijdrage wordt verwacht, maar dit is pas zeker na afsluiten contract. Voor dit proces wordt separate besluitvorming aan het bestuur voorgelegd.

Op termijn is het als gevolg van de mogelijke aanleg van het zogenoemde vierde perron mogelijk dat de stallingscapaciteit aan de noordzijde moet worden verplaatst en/of de kwaliteit van deze voorziening moet worden verhoogd.

We beperken onder andere bovengenoemde risico's op de volgende manieren:

- Het MPP wordt sinds 2024 in het voorjaar aangeboden. Hierdoor wordt het mogelijk eventuele wijzigingen bij de begrotingsbehandeling in november mee te nemen.
- We monitoren betalingen in het kader van lopende contracten. Indien niet tijdig na facturatie voldaan wordt, worden betrokkenen op de lijst dubieuze debiteuren geplaatst en wordt actie uitgezet om de vordering alsnog te innen.
- Bij besluitvorming van bovengenoemde ontwikkelingen dient separaat aangegeven wat de gevolgen hiervoor zijn op de parkeerexploitatie, zodat het bestuur een weloverwogen keuze kan maken.

6.2 Verandering in parkeeraanbod (en de financiële impact daarvan)

- Mede als gevolg van de woningbouwimpuls zullen in de komende jaren diverse projecten voor wijzigingen in het parkeeraanbod gaan zorgen. Een voorbeeld hiervan is de Stationspleingarage, die onderdeel uitmaakt van het vastgestelde masterplan voor Topicus. Als gevolg van deze ontwikkeling zal naar alle waarschijnlijkheid de openbare functie van garage Stationsplein op den duur vervallen. Voor de parkeergelegenheid bij de Verzetslaan wordt op termijn een functiewijziging naar een stadspark voorzien. De eerste stap hierin is genomen door de grond in 2025 aan te kopen. De exploitatie van de parkeerplekken aan de Verzetslaan vervallen pas als de tijdelijke mobiliteitshub op of in de nabijheid van de P&R locatie NS gerealiseerd is. Ook wordt gewerkt aan de ontwikkeling van hub Roto.
- Een tweede ontwikkeling is de actualisatie van de parkeerproducten. Concreet te denken aan de verplaatsing van straatparkeren naar garageparkeren en de aanpassing van gereguleerd gebied. Straatparkeren is de goedkoopste vorm van betaald parkeren. Garageparkeren is vele malen duurder. Door deze verschuiving zal de parkeerexploitatie met hogere kosten en afhankelijk van keuzes in tarifiering lagere opbrengsten te maken krijgen. Ook de aanpassing na gereguleerd parkeren kan financiële impact hebben op de parkeerexploitatie. In principe kan het invoeren van parkeerregulering kostenneutraal (dat wil zeggen kosten worden gedekt uit de extra opbrengsten), maar dat is een keuze die bij de vaststelling van de parkeerproducten voorgelegd dient te worden. Onderdeel hiervan is ook de omslag naar handhaving met de scanauto. Deze zal op termijn leiden tot minder kosten per handhaving, maar in welk tempo dit gebeurt en in hoeverre frictiekosten ontstaan is nog onderwerp van nader onderzoek.

Daarnaast kan vooraf niet exact worden voorspeld wat bovengenoemde ontwikkelingen gaat betekenen voor het gebruik van onze voorzieningen.

- Als derde punt vormt de boomwortelopdruk een risico. Boomwortelopdruk is een veel voorkomend probleem. Vaak raakt dit parkeerplekken in de directe omgeving. Zodra parkeerplekken niet meer veilig gebruikt kunnen worden, kan het zijn dat de plekken tijdelijk

danwel permanent moeten worden opgeheven. In gereguleerd gebied kan dit van invloed zijn op de inkomsten.

We beperken bovenstaande risico op de volgende manieren:

- We zorgen voor een actueel overzicht van de huidige situatie, te beginnen bij de omgeving van De Kien en later uit te breiden naar de projecten binnen Centrum en Schil.
- We werken aan aanvullingen op het parkeeraanbod in de vorm van parkeerhubs aan de randen van de binnenstad, te beginnen bij De Kien en gevolgd door de locatie Roto Smeets.
- De implementatie van de scanauto verloopt via 'learning by doing'. We beginnen met kleine projecten die mede bedoeld zijn om kosten en afwikkelingsprocessen beter te kunnen inschatten.
- We adviseren over de mogelijke gevolgen voor de parkeereexploitatie van het tijdelijk danwel permanent opheffen van diverse parkeerplekken, waarbij oog is voor alternatieven, zodat een integrale afweging gemaakt kan worden tussen behoud van de boom danwel het behouden van parkeerplekken.

6.3 Overige risico's

Gelet op de woningbouwopgave is er een risico dat er gebruik wordt gemaakt van de afwijkingsmogelijkheid in het parkeerbeleid, waardoor er geen afkoop plaatsvindt en ook geen parkeervoorzieningen worden aangelegd. Bewoners hebben dan geen recht op een parkeerproduct, terwijl ze de auto wel ergens parkeren. Hierdoor neemt de druk op openbare parkeerplekken in het centrum en de schilwijken dusdanig toe dat er knelpunten ontstaan. Zonder aanvullende maatregelen kan dit gaan schuren tussen kort parkeerders en lang parkeerders zowel op straat als in de garages alsook parkeren buiten gereguleerd gebied, wat mogelijk extra inzet van handhaving vergt.

Door de oorlog in het Midden-Oosten stijgen de brandstofprijzen fors. Ook is er sprake van netcongestie waardoor het niet zeker is dat nieuwe laadpalen geplaatst kunnen worden. Door deze ontwikkelingen wordt autorijden duurder. Het is niet uitgesloten dat automobilisten andere keuzes gaan maken, waardoor er minder geparkeerd zal gaan worden in gereguleerd gebied dan wel de parkeergarages. Ook kunnen onze apparaatslasten door deze ontwikkelingen stijgen.

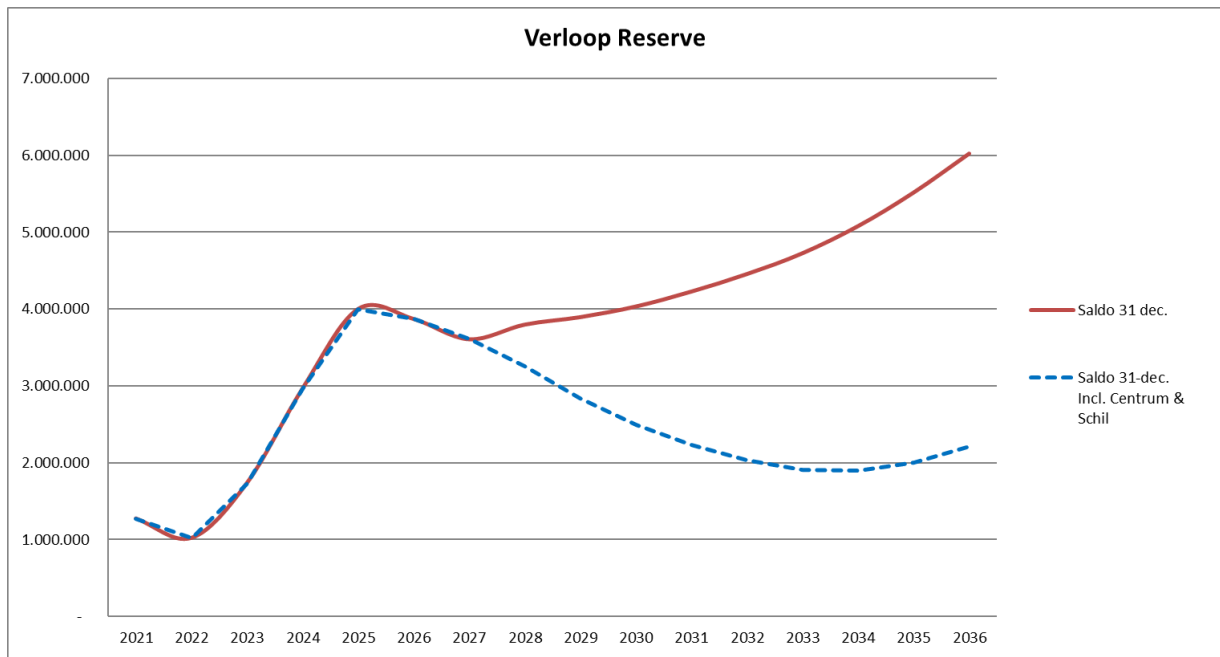
6.4 Doorrekening diverse toekomstige ontwikkelingen

In voorgaande paragrafen benoemen we ontwikkelingen die voorhanden zijn, maar waar nog geen besluitvorming op heeft plaatsgevonden. Deze ontwikkelingen hebben impact op de parkeereexploitatie. Om een beeld te geven van de impact, zijn drie samenhangende ontwikkelingen op basis van de nu bekende gegevens waarin diverse onzekerheden zitten, doorgerekend.

In deze berekening zijn drie ontwikkelingen betrokken: stoppen exploitatie Stationspleingarage, het verdwijnen van de parkeerplaatsen aan de Verzetslaan en het in exploitatie nemen van hub de Kien.

Deze voorlopige indicatie is opgenomen in onderstaande grafiek met de blauwe stippelijijn en toont aan dat het verloop van de reserve aanzienlijk minder positief wordt na verwerking van bovengenoemde drie ontwikkelingen. Op basis van de voorgaande paragrafen blijkt duidelijk dat de toekomstige ontwikkelingen verder reiken dan deze drie doorgerekende ontwikkelingen. De verwachting is dan ook dat de impact op de parkeereexploitatie van de in hoofdstuk 6 beschreven ontwikkelingen en risico's aanzienlijk groter zal zijn. Op het moment dat besluitvorming over de ontwikkelingen plaatsvindt wordt de financiële impact op het MPP meegenomen.

De blauwe stippelijijn in onderstaande grafiek geeft de voorlopige indicatie van het verloop van de reserve aan na doorrekening van de drie genoemde ontwikkelingen in Centrum&Schil



Bijlage 1: Voortgang van het parkeerbeleid

1.1 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. 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 onderdeel waarop de RKC 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. Dit uitgangspunt krijgt des te meer waarde in het licht van de woningbouwopgave. Met als motto 'accommoderen waar het kan, reguleren waar het moet' zorgen we voor een rechtvaardige verdeling van beschikbare parkeerruimte. De centrale ambitie van het parkeerbeleid zoals die meest recent in de ontwerp omgevingsvisie van december 2025 is verwoord is het verder optimaliseren van een leefbare én gastvrije binnenstad en periferie. In de uitwerking voor parkeerbeleid betekent dit onder meer aandacht voor duurzaam verplaatsen, efficiënt bezoekersparkeren en wordt bredere aandacht voor bijvoorbeeld het stallen van de fiets gezekerd.

1.2 Inhoudelijke ontwikkelingen

Omgevingsprogramma mobiliteit binnenstad & periferie

Op 26 februari 2025 is het tussenproduct 'Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie' door de Raad vastgesteld. Dit geeft zicht op welke projecten, mits er financiële middelen zijn, in de komende vijf jaar op parkeergebied worden opgepakt. Later in 2026 wordt een definitieve versie van dit plan voorgelegd. Het plan is mede tot stand gekomen dankzij inbreng van betrokken externe belangengroepen. Ook is in 2025 via de 'Keuzewijzer' in dit kader een goede indruk ontstaan hoe inwoners denken over parkeerkwesities. In 2026 wordt via participatie voor de invulling van het definitieve plan verder naar meningen en suggesties van inwoners en ondernemers gevraagd.

1.3 Actualisering parkeerproducten

Na verschijnen van het tussenproduct Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie en nadat de nieuwe kencijfers parkeren voor autoparkeren en stallen van fietsen vanuit het CROW zijn verschenen is de actualisatie aangepakt. In juni 2025 ontving de Raad twee mededelingen waarin het proces, een evaluatie van de huidige beleidsaanpak en een nota van uitgangspunten voor de actualisatie zijn gedeeld.

De uitwerking van de beleidsproducten heeft meer tijd gekost dan in het MPP van 2025 werd ingeschat. In februari is een raadsmededeling over de komende besluitvorming verschenen. Na een formele zienswijzenfase zullen medio 2026 de nieuwe parkeerproducten ter besluitvorming aan college en raad worden voorgelegd.

Onderdeel van deze actualisatie is het vraagstuk van problematiek rondom wijziging van gereguleerde zones. We constateren dat de voorwaarde van meer dan 50% draagvlak bij uitbreiding steeds minder resultaat oplevert. In de actualisatie wordt onderzocht welke structurele aanpassingen mogelijk zijn. Uitgangspunt hierbij is dat de huidige procedure gewijzigd dient te worden, waarbij we als gemeente meer regie over het proces kunnen nemen.

1.4 *Investerings in de centrum en schilwijken*

In het kader van het gebiedsprogramma Centrum en Schil wordt gewerkt aan de parkeerhub De Kien. Onderzocht wordt welke aantallen en volumes optimaal zijn voor een tijdelijke en/of een definitieve opzet. Ook vinden er gesprekken met ProRail plaats over de gebruiksvoorwaarden van hun grond. Verwacht wordt dat Hub De Kien open gaat in 2028. Daarna volgt realisatie van een hub bij Roto Smeets. Iedere hub biedt ruimte voor bezoekers én ruimte voor (overloop)parkeren voor bewoners van de binnenstad en schilwijken.

Om de ontwikkelingen in het gebiedsprogramma en de (binnen)stad goed te kunnen blijven monitoren, is een dynamische parkeerbalans voor diverse scenario's opgesteld. Primair doel is het inzichtelijk maken en houden van veranderingen in het parkeeraanbod.

1.5 *Proef inzet scanvoertuig*

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.

Doel van de proef is interne ervaring opdoen met het werken van de scanauto, zodat bij een toekomstige aanbesteding van de handhavingsapparatuur een weloverwogen keuze gemaakt kan worden of en zo ja in welke vorm gehandhaafd zal worden met de scanauto.

In voorgaande MPP's was voorzien van een proef met de scanauto. Vanwege personele capaciteit is dit meerdere keren uitgesteld. In 2025 zijn de nodige interne voorbereidingen getroffen welke in 2026 zijn voortgezet. Hierdoor zal de scanauto in Q2 2026 operationeel zijn. Over de concrete datum wordt de raad separaat geïnformeerd. De proef zal doorlopen tot en met 2027.

1.6 *Fietsparkeren NS Station Deventer*

Momenteel wordt de NS fietsenstalling gerenoveerd. Onvermijdelijk hierbij is dat tijdelijk fietsenrekken op het Stationsplein worden geplaatst. Opdrachtgever NS stations levert hiervoor extra toezicht. Opdrachtnemer ProRail streeft erna om de werkzaamheden voor de zomervakantie van 2026 af te ronden. De werkzaamheden zijn in raadsmededeling 2026-244 toegelicht.

Langere termijn – In formele zin is de tienjarige overeenkomst tussen NS Stations en gemeente verlopen. Wel voorziet de overeenkomst in een tijdelijke verlenging. NS stations en gemeente hebben in overleg hiervan gebruik gemaakt, aangezien de voorkeur is dat de nieuwe overeenkomst ingaat nadat de staling is gerenoveerd en de automatische toegangspoortjes zijn geplaatst.

De gemeente is in overleg met NS over mogelijkheden om de fietsenstalling bij het station zo betaalbaar mogelijk te houden. Uitgangspunt is dat na de renovatie een maximale gratis aaneengesloten stallingsduur van 24 uur wordt ingevoerd. Ook worden automatische

toegangspootjes geïnstalleerd. Het verzoek bij motie om betaalbarer meerdaags stalen is onderwerp van gesprek. De contractvorming wordt nader toegelicht in raadsmededeling 2025-65.

Met NS en ProRail wordt gewerkt aan een uitwerking van het zogenoemde 4e perron aan de noordzijde van het huidige station. Hiermee kan de dienstregeling worden geoptimaliseerd, met name voor nieuwe lange afstandsverbindingen zoals de trein van en naar Berlijn. Tijdens dit proces wordt onder meer kritisch gekeken naar het fietsparkeer aanbod aan zowel de noord- als zuidzijde van het station. Dit kan op wat langere termijn leiden tot nieuwe voorstellen voor uitbreiding van het fietsparkeren in de stationsomgeving.

Bijlage 2: Vijfjarig overzicht afdracht algemene middelen

2.1 Terugkijken begrote parkeexploitatie 2021 - 2025

Op verzoek van de raad (motie 3.3 bij de behandeling van de begroting 2024 – raadsvergadering 8 november 2023) is in het MPP 2024 voor het eerst een financiële terugblik gemaakt over de afgelopen 5 jaren van de parkeexploitatie, de reserve Mobiliteitsfonds en de afdracht naar de algemene middelen. Dit wordt in komende MPP's voortgezet.

2.2 Afdracht algemene middelen

De afdracht aan de algemene middelen is gelijk aan het exploitatieresultaat van het jaar. Voor de periode 2021-2025 was de afdracht parkeren naar AM als volgt:

Jaar	2021	2022	2023	2024	2025
Begrote afdracht wijzigingen Raad	946.000	1.153.300	1.130.900	1.270.100	1.342.700
BTW	143.700	143.700	143.700	143.700	143.700
Overhead	243.600	243.600	278.600	278.600	278.600
Afdracht naar AM (kwestie van Kiezen 2011)	350.000	300.000	250.000	250.000	250.000
Afdracht naar AM (taakstelling omzetten vergunningen parkeren)	288.000	288.000	288.000	288.000	288.000
Mutaties MPP met effect algemene middelen	-79.300	178.000	170.600	309.800	382.400

2.3 Gerealiseerde parkeexploitatie

De parkeexploitatie 2021-2025 laat een volgend realisatie zien op het gebied van exploitatieresultaat, de afdracht algemene middelen en vereffening met reserve mobiliteitsfonds:

Exploitatieresultaat MPP 2021-2025	2021	2022	2023	2024	2025
Straat parkeren	634.800	1.569.000	731.300	583.800	630.200
Garage parkeren	1.860.600	1.038.700	1.307.300	1.430.300	1.507.300
Fiets parkeren	218.800	350.900	417.500	488.500	487.600
Parkeer Route infosysteem	58.700	60.600	53.600	56.000	56.600
Team Toezicht	557.800	563.000	598.200	629.800	623.700
Personeelslasten overige teams	680.300	767.800	798.000	848.400	999.500
Overig	472.200	662.800	348.800	84.100	472.400
BTW	143.700	143.700	143.700	143.700	143.700
Overhead	243.600	243.600	278.600	278.600	278.600
Totaal Lasten	4.870.500	5.400.100	4.677.000	4.543.200	5.199.600
Straat	1.878.500	3.139.900	2.421.300	2.563.700	2.593.500
Garages	1.556.000	674.300	1.371.000	1.520.700	1.761.800
Vergunningen	1.025.100	1.008.900	1.125.200	1.257.200	1.433.100
Abonnementen	141.600	159.700	164.700	230.500	273.900
Naheffingen	595.900	542.900	725.600	850.300	907.000
Overig	398.400	386.900	292.200	198.000	187.200
Totaal Baten	5.595.500	5.912.600	6.100.000	6.620.400	7.156.500
Exploitatieresultaat	725.000	512.500	1.423.000	2.077.200	1.956.900
Verrekening met algemene middelen	558.600	765.900	708.500	847.700	920.400
Verrekening met reserve Mobiliteitsfonds	166.400	-253.400	714.500	1.229.500	1.036.500
Saldo reserve Mobiliteitsfonds einde jaar	1.272.900	1.019.500	1.734.000	2.963.500	4.000.000

2.4 Saldo verloop reserve mobiliteitsfonds

Het saldo van de reserve mobiliteitsfonds laat een volgend verloop zien van 2021-2025:

Saldo verloop rederve Mobiliteitsfonds	2021	2022	2023	2024	2025
Saldo 1 januari	1.106.500	1.272.900	1.019.500	1.734.000	2.963.500
Mutatie (storting of putting)	166.400	-253.400	714.500	1.229.500	1.036.500
Saldo 31 december	1.272.900	1.019.500	1.734.000	2.963.500	4.000.000

Bijlage 3: Nadere toelichting kosten- en batensoorten

3.1 *Inzicht kosten en opbrengsten*

In paragraaf 2.1 is een overzicht gegeven van de begroting 2026-2036. Bij de vaststelling van het MPP 2024 is toegezegd een nadere toelichting te geven over welke kosten danwel opbrengsten op de lasten en batensoorten vallen. Deze nadere toelichting treft u onderstaand aan.

3.2 *Lasten*

- Straat parkeren: hieronder vallen alle lasten die we hebben voor parkeerlocaties op straat te denken is aan de huur van de Verzetslaan en alle bijbehorende apparatuur inclusief kapitaallasten, contracten met leveranciers, overige parkeerlocaties en parkeerlocatie Polstraat (onder het gemeentehuis) en bijdrage kapitaallasten.
- Garage parkeren: hieronder vallen alle lasten die we hebben voor de parkeergarages, te denken is aan onderhoud- en beheerkosten van P1, de huren, kapitaallasten, kosten voor apparatuur, contracten met leveranciers, onderhoud- en beheerskosten door Vastgoed en OZB.
- Parkeer Route informatiesysteem: deze borden wijzen bezoekers de weg naar beschikbare plekken in de garages zowel gemeentelijke- als private garages. Hieronder vallen de kosten die voor het in standhouden van dit systeem gemoeid zijn.
- Team Toezicht: dit zijn de kosten voor inzet van toezicht en handhaving in betaald parkeren gebied.
- Personeelslasten overige teams: in deze post zitten de urenlasten van het personeel uit andere teams die iets betekenen voor het product parkeren, te denken valt onder andere aan de teams beleid, team PRO, team belastingen en IBL en ook de publieksbalie.
- Onder de post overige vallen de kosten die niet op één van vorige posten betrekking heeft. Dit zijn onder andere projectkosten die we binnen we de parkeereexploitatie oplossen, het parkeervergunningsysteem, onderzoekskosten parkeereexploitatie bv. parkeermonitoring, kapitaallasten voor walstroomvoorziening voetveer.
- Fiets parkeren: hieronder valt de financiële bijdrage voor de NS- fietsenstalling, bemensing fietsvoorzieningen in de stad, erfpachtcanon fietsenstalling op de Keizer ende huur van kantineruimte, OZB en kapitaallasten.
- Kapitaallasten vervangingsinvestering: deze post gaat over kapitaallasten die nog niet zijn gerealiseerd, maar wel in de meerjarenplanning staan. Zo is de € 64.000 in 2026 en 2027 de kapitaallast voor de investering van de parkeergarageapparatuur die in 2025 wordt aanbesteed.

3.3 Baten

- Straat: gaat over de inkomsten uit kortparkeren op straat.
- Garages: gaat over de inkomsten uit kortparkeren in de garages.
- Vergunningen: alle inkomsten uit langparkeren op straat, de inkomsten uit vergunningen en seizoenskaarten.
- Abonnementen: alle inkomsten uit langparkeren in de garages, de inkomsten uit abonnementen.
- Naheffing: alle inkomsten uit de naheffingsaanslagen, naheffingsaanslagen worden opgelegd als iemand niet op straat betaalt voor het parkeren van zijn voertuig en handhaving dit constateert.
- Overig: verhuurinkomsten van parkeerplekken achter ROC en Saxion en dividenduitkering deelneming in NV Centrumgarage.
- Verrekening met algemene middelen: de netto storting vanuit de parkeerexploitatie aan de algemene middelen.
- Putting: het bedrag wat door de parkeerexploitatie uit de reserve mobiliteitsfonds wordt gehaald.