

Nota voor Burgemeester en Wethouders

Bestuursorgaan	:	Burgemeester en Wethouders
Onderwerp	:	Besluitvorming nota parkeerbeleid 2026 en vaststellen beleidsregels parkeernormen 2026
Portefeuillehouder	:	Wethouder Elferink
Notanummer	:	2026-583
Datum B&W-vergadering	:	25-08-2026
Team	:	Team Ruimtelijke Ontwikkeling
Programma	:	03 - Leefomgeving
Parafen voor akkoord nota	:	• 18-08-2026: Teamleider Ruimtelijke Ontwikkeling • 20-08-2026: Wethouder
Parafen voor agendering	:	• 20-08-2026: Gemeentesecretaris/algemeen directeur • 21-08-2026: Afdelingsmanager Concernstaf en adjunct-secretaris
Bijlagen bij deze nota	:	260820 actpp ontwerp beleidsregels parkeernormen - zichtbare wijzigingen.pdf, 260820 actpp ontwerp nota parkeerbeleid - zichtbare wijzigingen.pdf, 260820 actpp ontwerp reactienota zienswijzen.pdf, 260822 actpp ontwerp beleidsregels parkeernormen - schoon.pdf, 260822 actpp ontwerp nota parkeerbeleid - schoon.pdf
Datum definitieve akkoord	:	25-08-2026

Besluit

1. Onder voorbehoud van vaststelling door de gemeenteraad van de 'Nota parkeerbeleid Deventer 2026':
 - a. De 'Reactienota zienswijzen – Concept nota parkeerbeleid' vast te stellen voor zover betrekking hebbende op de beleidsregels parkeernormen 2026
 - b. Het beleidskader 'Beleidsregels parkeren bestemmingsplannen Deventer' in te trekken (841790, 16 oktober 2013 en opnieuw vastgesteld in 2015)
 - c. De 'Beleidsregels parkeernormen Deventer 2026' vast te stellen.
2. De raad voor te stellen:
 - a. De 'Reactienota zienswijzen – Concept nota parkeerbeleid' vast te stellen voor zover betrekking hebbende op de nota parkeerbeleid 2026
 - b. Het 'Parkeerbeleidsplan' Definitief, januari 2013 en de 'Nota parkeernormen Deventer – Auto en fiets' van 2013 in te trekken
 - c. De 'Nota parkeerbeleid Deventer 2026' vast te stellen.
3. Het raadsvoorstel en ontwerp-raadsbesluit vast te stellen
4. De stukken aan te bieden aan de raad

De nota en het besluit openbaar te maken

Inleiding

Deventer reguleert het parkeren waar noodzakelijk. Hiervoor zijn de beleidsdocumenten uit 2013 en 2015 geactualiseerd. Het betreft een 'Nota parkeerbeleid' en 'Beleidsregels parkeernormen'. Conceptversies hiervan hebben een zienswijzenprocedure doorlopen. Er zijn vier zienswijzen ontvangen. Er is een reactienota geschreven en er zijn aangepaste ontwerpstukken verschenen. De aangeboden stukken zijn afgestemd op de systematiek van de Omgevingswet. De nota parkeerbeleid 2026 heeft een tijdelijke functie in aanloop naar het vaststellen van een omgevingsprogramma mobiliteit en de definitieve Omgevingsvisie Deventer. De nota parkeerbeleid zal door de raad worden vastgesteld, de beleidsregel parkeernormen door het college. De reactienota op de zienswijzen wordt

door zowel college als raad vastgesteld voor zover deze betrekking heeft op het document waarover men besluit.

Beoogd maatschappelijk resultaat

Actuele parkeerbeleidsproducten zijn noodzakelijk voor het omgaan met de steeds schaarser wordende parkeerruimte. De urgentie hiervoor neemt toe, zeker nu Deventer een woningbouwopgave realiseert. Onderbouwing van de motivatie en keuzes in het parkeerbeleid geven een samenhangend en transparant beeld richting bestuur, inwoners en ontwikkelaars. Normen dienen hierbij gebaseerd te zijn op zo recent mogelijke kencijfers van het CROW. De resultaten van de zienswijzenprocedure geven een beeld van de mening van inwoners en belangengroepen over de parkeerbeleidsproducten. Door bestuurlijke besluitvorming worden inmiddels gedateerde beleidsstukken vervangen door actuele, gedragen parkeerbeleidsproducten.

Kader

- Parkeerbeleidsnota 2013, Nota parkeernormen Deventer 2013 en Beleidsregels parkeren bestemmingsplannen Deventer (841790, 16 oktober 2013 en opnieuw vastgesteld in 2015)
- Basisvoorkeursvariant van de hoofdwegenstructuur (2024-854)
- Tussenproduct van het mobiliteitsplan binnenstad en periferie (2024-885)
- Verslag peiling 'Goed op Weg', november 2024
- Raadsmededelingen 2025-493 en 2025-544 over evaluatie uitgangspunten parkeerbeleid
- Raadsmededeling 2026-154 over besluitvorming actualisatie parkeerproducten
- Ontwerp omgevingsvisie, december 2025 (2025-848)
- Raadsbesluit Meerjarenprogramma parkeren, 10 juni 2026 (MPP 2026-317)
- Coalitieakkoord 2026-2030 'Werken aan vooruitgang, kansen voor iedereen'

Betrokken partijen en participatie

Het actualiseren van parkeerproducten is mede tot stand gekomen op basis van de meningen van inwoners en ondernemers. Met name belangengroepen voor bewoners, ondernemers, ontwikkelaars en corporaties hebben hierbij een belangrijke rol gespeeld. De inhoudelijke meningen zijn vanuit de gemeente op diverse manieren verzameld:

- Participatie als deel van grotere mobiliteitsprojecten. Hierbij worden vragen over parkeerbeleid gesteld. Een voorbeeld is de bewonerspeiling 'Goed op weg' voor de binnenstad en periferie.
- Evaluatie van huidig beleid. In aanloop naar de actualisatie is informatie over het functioneren van het huidige beleid verzameld en zijn aanbevelingen gedaan voor veranderingen.
- Belangenvertegenwoordiging: Voor deze nota is een brede groep stakeholders geconsulteerd. Dit varieert van buurt- en wijkverenigingen tot belangenorganisaties van ondernemers, woningcorporaties, projectontwikkelaars en makelaars. Hun input vormt de basis voor de geactualiseerde uitgangspunten.
- Zienswijzenprocedure voor conceptversies. Van 7 mei tot en met 18 juni 2026 hebben de stukken voor eenieder ter inzage gelegen. Er zijn 1 schriftelijke en 3 online zienswijzen ontvangen.

Argumenten voor en tegen

Argumenten voor:

- Het vigerend beleid is gedateerd.
- Voor nieuwe ontwikkelingen is een afweging gemaakt deze als deel van het reguliere beleid op te nemen, waardoor toepassing van maatwerk afneemt.

- Er is recente, gedetailleerde onderbouwing beschikbaar voor het beleid, waaronder kengetallen voor benodigde stalling voor fietsen en parkeerplaatsen voor auto's per functie van het nationaal kennisinstituut CROW.
- De aangescherpte ambities van de concept Omgevingsvisie en de kaders van de Omgevingswet vragen om aangescherpte opzet en formulering van het parkeerbeleid.
- Er zijn waardevolle reacties vanuit belangengroepen binnen de parkeersector ontvangen en verwerkt in de stukken.

Argumenten tegen:

De financiële consequenties zijn moeilijk te voorspellen.

Financiële consequenties en dekking

Het vaststellen van de nota parkeerbeleid heeft geen directe financiële gevolgen. Het indirecte gevolg is echter dat voor het parkeerbeleid nieuwe accenten worden gelegd, die in de komende jaren tot veranderingen in inkomsten en/ of uitgaven zullen leiden. Voorbeelden hiervan zijn:

Mogelijke besparingen:

- Vereenvoudiging van de beleidsdocumenten. Als indicatie geldt dat het aantal bladzijden van de documenten is gehalveerd. Het aantal beleidsregels is van 31 naar 8 teruggebracht en er is nog slechts één, algemene hardheidsclausule waar beroep op kan worden gedaan.
- Vereenvoudiging van de zoneringskaart, inclusief gelijktrekken van grenzen met de kortparkeer- en vergunningenzones. Er is geen verschil meer tussen eerste en tweede schil. Invoeren of wijzigen van zonering wordt hiermee minder complex.
- Invoeren of wijzigingen van een regulering is aan het college. Verwacht wordt dat hiermee procedures effectiever worden; daarnaast wordt de kans op uitblijven van resultaat als gevolg van te weinig draagvlak verkleind.

Mogelijke meerkosten:

- Door vergroten van het areaal onder regulering, stijgen de aanleg- en onderhoudskosten. Deze worden slechts deels gecompenseerd door opbrengsten. Het risico is dat hier meer formatie voor nodig is. De inschatting is dat dit tussen de € 0,- en € 300.000,- zal zijn. Dit gaan we monitoren en indien nodig zal dit gemeld worden in de P&C cyclus.
- Vanuit de ambitie in de ontwerp-Omgevingsvisie om de leefkwaliteit te verbeteren zal vaker gekozen worden om parkeervoorzieningen 'uit het zicht' te plaatsen. Dit kan beter inpassen zijn, of het aanleggen van een gebouwde voorziening zoals een mobiliteitshub. Hoewel door gebruik hiervan inkomsten ontstaan, geldt dat de functie bewonersparkeren doorgaans niet alle kosten van aanleg en onderhoud dekt. In het algemeen kan gesteld worden dat de aanlegkosten voor een parkeerplaats op maaiveld goedkoper zijn dan in een gebouwde voorziening.

Mogelijke meeropbrengsten:

- Bij nieuwe ontwikkelingen in de historische binnenstad wordt in plaats van fysieke realisatie van de parkeereis een bijdrage gevraagd. Deze is op kostenpeil 2026 gebracht en zal jaarlijks worden gecorrigeerd op inflatie.
- Tegenover de (doorgaans financiële) investeringen staat een aantal maatschappelijke baten, zoals een toename van de leefkwaliteit, het bieden van passende mobiliteitsopties voor alle bevolkingsgroepen en optimalisering van de (economische) aantrekkelijkheid van de binnenstad. Dit brengt de in de ontwerp-Omgevingsvisie geformuleerde ambities dichterbij. Maatschappelijke baten zijn echter moeilijk in geld uit te drukken.

Tenslotte is het parkeren zelf ook afhankelijk van een aantal ontwikkelingen in en rond de mobiliteitswereld, zoals prijzen van brandstoffen, beschikbaarheid van laadpunten en gunstige of minder gunstige weersomstandigheden per seizoen. Voor de organisatie zelf geldt dat we voorzieningen in beheer hebben, waardoor vaak sprake is van meerjarige afschrijving. Aangezien

daardoor kosten en opbrengsten jaarlijks fluctueren, is een reserve parkeren in het leven geroepen zodat het effect op de algemene middelen hiervan van jaar tot jaar wordt gedempt.

Openbaarmaking en communicatie

Ten tijde van de zienswijze is een formele aankondiging in het gemeenteblad gedaan (nr. 209766 van 6 mei 2026). De aankondiging is vermeld in het katern 'Deventer Nu' van de huis-aan-huis krant 'Het Deventer Nieuws'. Een papieren versie van de stukken is ter inzage gelegd bij de gemeentelijke parkeerbalie en kon men een mondelinge zienswijze indienen. In de aankondiging is naast de zienswijzenprocedure ook uitgelegd op welke wijze de informatie zou worden verwerkt en hoe de formele besluitvorming zou gaan plaatsvinden. Nadat de raad de 'Nota parkeerbeleid Deventer 2026' heeft vastgesteld wordt het raadsbesluit en het collegebesluit inzake de 'Beleidsregels parkeernormen Deventer 2026' gepubliceerd in het gemeenteblad, waarmee het nieuwe beleid formeel van kracht zal worden.

Aanpak en uitvoering

De nota parkeerbeleid 2026 vormt een uitwerking van de ambities van de Omgevingsvisie op het gebied van parkeren van auto's en stallen van fietsen. De nota geeft richting aan sectorale en gebiedsgerichte uitvoeringsprogramma's, zoals het definitieve mobiliteitsplan binnenstad en periferie en uitwerkingen voor bijvoorbeeld fietsmaatregelen. In 2027 zal het omgevingsprogramma mobiliteit worden aangeboden aan het college. Uitspraken in de nota parkeerbeleid zullen in dit omgevingsprogramma worden opgenomen.

De beleidsregels parkeernormen 2026 vormen de onderbouwing en uitleg voor de beoordeling van aanvragen van omgevingsvergunningen op het gebied van stallen van fietsen en parkeerruimte voor auto's. De beleidsregels spelen ook een rol bij de inkadering van de jaarlijkse verordeningen die het parkeren raken: De parkeerverordening en de verordening parkeerbelastingen.

Voor de gemeentelijke organisatie tenslotte vormen beide nota's de basis voor het inkaderen van inhoudelijke werkzaamheden en het op orde houden van de financiële huishouding van de parkeersector zoals die jaarlijks aan het bestuur wordt voorgelegd in het meerjarenperspectief parkeren (MPP). De documenten geven richting aan de handelswijze richting bewoners en bedrijven.

RAADSVOORSTEL

Onderwerp	: Besluitvorming nota parkeerbeleid 2026 en vaststellen beleidsregels parkeernormen 2026
Portefeuillehouder	: Wethouder Elferink
Voorstelnummer	: 2026-583
Datum B en W besluit	: 25-08-2026
Team	: Team Ruimtelijke Ontwikkeling
Programma	: 03 - Leefomgeving

Inleiding

Deventer reguleert het parkeren waar noodzakelijk. Hiervoor zijn de beleidsdocumenten uit 2013 en 2015 geactualiseerd. Het betreft een 'Nota parkeerbeleid' en 'Beleidsregels parkeernormen'. Conceptversies hiervan hebben een zienswijzenprocedure doorlopen. Er zijn vier zienswijzen ontvangen. Er is een reactienota geschreven en er zijn aangepaste ontwerpstukken verschenen. De aangeboden stukken zijn afgestemd op de systematiek van de Omgevingswet. De nota parkeerbeleid 2026 heeft een tijdelijke functie in aanloop naar het vaststellen van een omgevingsprogramma mobiliteit en de definitieve Omgevingsvisie Deventer. De nota parkeerbeleid zal door de raad worden vastgesteld, de beleidsregel parkeernormen door het college. De reactienota op de zienswijzen wordt door zowel college als raad vastgesteld voor zover deze betrekking heeft op het document waarover men besluit.

Raadsvoorstel

1. De 'Reactienota zienswijzen – Concept nota parkeerbeleid en beleidsregels parkeernormen' vast te stellen voor zover betrekking hebbende op de nota parkeerbeleid 2026.
2. Het 'Parkeerbeleidsplan' Definitief, januari 2013 en de 'Nota parkeernormen Deventer – Auto en fiets' van 2013 in te trekken
3. De 'Nota parkeerbeleid 2026' vast te stellen, inclusief de bijlagen waaronder de parkeernormen fiets en auto Deventer 2026

Kern raadsvoorstel

De parkeerbeleidsproducten zijn geactualiseerd. Deze zijn aangepast op inhoudelijke ontwikkelingen in en rond de parkeersector, vormen een uitwerking van de ambities van de ontwerp Omgevingsvisie en volgen de systematiek van de Omgevingswet. Bij het opstellen van deze producten is een groep van extern belanghebbenden betrokken geweest. De conceptversies hebben een zienswijzenprocedure doorlopen. Deze actuele parkeerbeleidsproducten 2026 vervangen parkeerbeleidsdocumenten uit 2013 en 2015.

Beoogd resultaat

De parkeersector ontwikkelt zich voortdurend en vraagt om standpunten en beleidsvorming voor innovatieve ontwikkelingen. Met name door recente ontwikkelingen zoals de woningbouwopgave is behoefte aan actuele en transparante parkeerkaders. Een actueel beleidskader vertaalt gemeentelijke ambities in een concrete aanpak (nota parkeerbeleid) en zorgt voor transparantie en eenduidige behandeling bij aanvragen voor omgevingsvergunningen voor het onderdeel stallen van fietsen en parkeerruimte van auto's (Beleidsregels parkeernormen). Gebruik is gemaakt van de meest recente nationale kencijfers voor stallen van fietsen en parkeerruimte voor auto's van het nationaal onderzoeksinstituut CROW.

Kader

- Parkeerbeleidsnota 2013, Nota parkeernormen Deventer 2013 en Beleidsregels parkeren bestemmingsplannen Deventer (841790, 16 oktober 2013 en opnieuw vastgesteld in 2015)
- Basisvoorkeursvariant van de hoofdwegestructuur (2024-854)
- Tussenproduct van het mobiliteitsplan binnenstad en periferie (2024-885)
- Verslag peiling 'Goed op Weg', november 2024

- Raadsmededelingen 2025-493 en 2025-544 over evaluatie uitgangspunten parkeerbeleid
- Raadsmededeling 2026-154 over besluitvorming actualisatie parkeerproducten
- Ontwerp omgevingsvisie, december 2025 (2025-848)
- Raadsbesluit Meerjarenprogramma parkeren, 10 juni 2026 (MPP 2026-317)
- Coalitieakkoord 2026-2030 'Werken aan vooruitgang, kansen voor iedereen'

Argumenten ten behoeve van de raad

Vaststellen van de geactualiseerde parkeerbeleidsproducten vormen de basis voor een correcte wijze van beheersing van parkeeraspecten in de bestaande openbare ruimte, de handelswijze voor parkeren bij nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, en geven de inhoudelijke motivatie voor diverse financiële kaders bij de implementatie van het parkeerbeleid.

Alhoewel de ambitie is, het autogebruik te laten afnemen, zien we dat het absolute aantal auto's de komende jaren nog steeds toe zal nemen, ook in Deventer. Het gebruik van de auto legt een druk op de toch al drukke openbare ruimte en ruimtelijke kwaliteit. Dit vraagt in de *bestaande openbare ruimte* om actueel en duidelijk parkeerbeleid om de juiste balans te vinden tussen leefbaarheid en bereikbaarheid.

Door het bepalen van stallingsnormen voor fietsen en parkeernormen voor auto's en fietsen bij *nieuwe ontwikkelingen* draagt bij aan de duidelijkheid voor alle betrokken partijen. De parkeernormen en de in de Beleidsregels parkeernormen beschreven handelswijze maken het stellen van een eenduidige parkeereis door de gemeente mogelijk. Doel van het stellen van een parkeereis is het voorkomen dat door toename van functies de parkeerdruk in de directe omgeving toeneemt.

De ontwikkelaar is verantwoordelijk voor het realiseren van de parkeereis. In de historische binnenstad ontbreekt de ruimte voor parkeren vaak bij nieuwe ontwikkelingen of is realisatie van parkeerplekken naar verhouding onredelijk duur. Om die reden wordt in de sector binnenstad van de zone centrum een afkoopbedrag gevraagd in plaats van fysieke realisatie. Het betalen hiervan leidt tot overname van het accommoderen van de parkeerbehoefte door de gemeente.

De nota parkeerbeleid en de beleidsregels parkeernormen geven daarnaast de inhoudelijke motivatie voor de financiële kaders van de parkeersector. Op basis hiervan kunnen concrete maatregelen worden geformuleerd en van passende beprijzing worden voorzien. Periodiek (jaarlijks) wordt uw raad op de hoogte gebracht van de financiële situatie van de parkeersector, inclusief een doorkijk van de stand van de reserve parkeren voor de komende tien jaar.

Betrokken partijen en participatie

Het actualiseren van parkeerproducten is mede tot stand gekomen op basis van de meningen van inwoners en ondernemers. Met name belangengroepen voor bewoners, ondernemers, ontwikkelaars en corporaties hebben hierbij een belangrijke rol gespeeld. Deze inbreng is op diverse manieren verzameld:

- Participatie als deel van grotere mobiliteitsprojecten. Hierbij worden vragen over parkeerbeleid gesteld. Een voorbeeld is de bewonerspeiling 'Goed op weg' voor de binnenstad en periferie.
- Evaluatie van huidig beleid. In aanloop naar de actualisatie is informatie over het functioneren van het huidige beleid verzameld en zijn aanbevelingen gedaan voor veranderingen.
- Belangenvertegenwoordiging: Voor deze nota is een brede groep stakeholders geconsulteerd. Dit varieert van buurt- en wijkverenigingen tot belangenorganisaties van ondernemers, woningcorporaties, projectontwikkelaars en makelaars. Hun input vormt de basis voor de geactualiseerde uitgangspunten.
- Zienswijzenprocedure voor conceptversies. Van 7 mei tot en met 18 juni 2026 hebben de stukken voor eenieder ter inzage gelegen. Er zijn 1 schriftelijke en 3 online zienswijzen ontvangen.

Financiële consequenties

Het vaststellen van de nota parkeerbeleid heeft geen directe financiële gevolgen. Het indirecte gevolg is echter dat voor het parkeerbeleid nieuwe accenten worden gelegd, die in de komende jaren tot veranderingen in inkomsten en/ of uitgaven zullen leiden. Voorbeelden hiervan zijn:

Mogelijke besparingen:

- Vereenvoudiging van de beleidsdocumenten. Als indicatie geldt dat het aantal bladzijden van de documenten is gehalveerd. Het aantal beleidsregels is van 31 naar 8 teruggebracht en er is nog slechts één, algemene hardheidsclausule waar beroep op kan worden gedaan.
- Vereenvoudiging van de zoneringskaart, inclusief gelijktrekken van grenzen met de kortparkeer- en vergunningenzones. Er is geen verschil meer tussen eerste en tweede schil. Invoeren of wijzigen van zonering wordt hiermee minder complex.
- Invoeren of wijzigingen van een regulering is aan het college. Verwacht wordt dat hiermee procedures effectiever worden; daarnaast wordt de kans op uitblijven van resultaat als gevolg van te weinig draagvlak verkleind.

Mogelijke meerkosten:

- Door vergroten van het areaal onder regulering, stijgen de aanleg- en onderhoudskosten. Deze worden slechts deels gecompenseerd door opbrengsten. Dit gaan we monitoren en indien nodig zal dit gemeld worden in de P&C cyclus. Vanuit de ambitie in de ontwerp-Omgevingsvisie om de leefkwaliteit te verbeteren zal vaker gekozen worden om parkeervoorzieningen 'uit het zicht' te plaatsen. Dit kan beter inpassen zijn, of het aanleggen van een gebouwde voorziening zoals een mobiliteitshub. Hoewel door gebruik hiervan inkomsten ontstaan, geldt dat de functie bewonersparkeren doorgaans niet alle kosten van aanleg en onderhoud dekt. In het algemeen kan gesteld worden dat de aanlegkosten voor een parkeerplaats op maaiveld goedkoper zijn dan in een gebouwde voorziening.

Mogelijke meeropbrengsten:

- Bij nieuwe ontwikkelingen in de historische binnenstad wordt in plaats van fysieke realisatie van de parkeereis een bijdrage gevraagd. Deze is op kostenpeil 2026 gebracht en zal jaarlijks worden gecorrigeerd op inflatie.
- Tegenover de (doorgaans financiële) investeringen staat een aantal maatschappelijke baten, zoals een toename van de leefkwaliteit, het bieden van passende mobiliteitsopties voor alle bevolkingsgroepen en optimalisering van de (economische) aantrekkelijkheid van de binnenstad. Dit brengt de in de ontwerp-Omgevingsvisie geformuleerde ambities dichterbij. Maatschappelijke baten zijn echter moeilijk in geld uit te drukken.

Tenslotte is het parkeren zelf ook afhankelijk van een aantal ontwikkelingen in en rond de mobiliteitswereld, zoals prijzen van brandstoffen, beschikbaarheid van laadpunten en gunstige of minder gunstige weersomstandigheden per seizoen. Voor de organisatie zelf geldt dat we voorzieningen in beheer hebben, waardoor vaak sprake is van meerjarige afschrijving. Aangezien daardoor kosten en opbrengsten jaarlijks fluctueren, is een reserve parkeren in het leven geroepen zodat het effect op de algemene middelen hiervan van jaar tot jaar wordt gedempt.

Betrokkenheid raad

De raad stelt jaarlijks in aanloop naar de voorjaarsnota het meerjaren perspectief parkeren vast (MPP) en stelt als deel van de begrotingsbehandelingen jaarlijks de parkeerverordening en de verordening parkeerbelasting vast. Deze documenten zullen op basis van de diverse uitspraken op de inhoud van de parkeerbeleidsproducten worden aangepast. De raad toets deze stukken en kan waar nodig aanpassingen vaststellen en zo richting geven aan de uitvoering van de parkeerbeleidsdocumenten.

De raad wordt daarnaast in projectkaders betrokken bij inkadering van (parkeeraspecten als deel van) grotere ruimtelijke projecten, bijvoorbeeld in de vorm van een masterplan. Deze bevat doorgaans een parkeerberekening en een visualisatie van plaats en ruimte die voor parkeervoorzieningen is ontworpen. In sommige gevallen wordt ook in verkenningen of juist als deel van concrete uitvoering de raad geïnformeerd.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer,

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

ONTWERP-RAADSBESLUIT

Onderwerp : Besluitvorming nota parkeerbeleid 2026 en vaststellen beleidsregels parkeernormen 2026
Voorstelnummer : 2026-583
Datum raadstafel :
Datum raadsvergadering :

De raad van de gemeente Deventer,

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 25-08-2026, nummer 2026-583.

BESLUIT

1. De 'Reactienota zienswijzen – Concept nota parkeerbeleid en beleidsregels parkeernormen' vast te stellen voor zover betrekking hebbende op de nota parkeerbeleid 2026.
2. Het 'Parkeerbeleidsplan' Definitief, januari 2013 en de 'Nota parkeernormen Deventer – Auto en fiets' van 2013 in te trekken
3. De 'Nota parkeerbeleid 2026' vast te stellen, inclusief de bijlagen waaronder de parkeernormen fiets en auto Deventer 2026

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van

De raad voornoemd,
de Griffier,

de voorzitter,

A. Kerver

R.C. König

Nota parkeerbeleid Deventer 2026



Inhoudsopgave

1.	Inhoud, rol en opbouw van de nota parkeerbeleid	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Samenhang met vastgestelde plannen	3
1.3	Samenhang met beleidsregels parkeernormen	3
1.4	Besluitvorming en juridische borging	3
1.5	Opbouw en leeswijzer	4
2.	Motivatie en inhoudelijke rol van het Deventer parkeerbeleid	5
2.1	Vastgestelde, integrale kaders	5
2.1.1	Algemene uitgangspunten: Concept omgevingsvisie 2026	5
2.1.2	Gebiedsgerichte uitspraken: Tussenproduct mobiliteitsplan binnenstad en periferie	5
2.2	Hoofdpijnen uitwerking van parkeerbeleid	6
2.2.1	Richtinggevendende uitspraken	6
2.2.2	Beleidsmatige uitwerking	7
2.3	Kaders voor maatregelen	8
2.3.1	Basisregels: Slim gebruik en duidelijke ondergrenzen	9
2.3.2	Nuancering op basis van soorten parkeerders	9
2.3.3	Omgaan met het veranderende parkeerareaal	10
3.	Doorwerking in parkeerproducten	12
3.1	Uitwerkingen die wel en niet in deze nota staan	12
3.2	Thematische uitwerking I: De fiets als eerste en beste optie	13
3.3	Thematische uitwerking II: Regulering en betaald parkeren	13
3.3.1	Kaders voor regulering	14
3.3.2	Uitbreiding gereguleerd gebied	14
3.4	Thematische uitwerking III: Regels voor parkeervergunningen	15
3.5	Gebiedsgerichte uitwerking	17
3.6	Parkeren en stallen bij ruimtelijke ontwikkelingen	21
4.	Organisatie en bedrijfsvoering	23
4.1	Klant en participatie	23
4.2	Financiële huishouding	23
4.3	Monitoring en interne bedrijfsvoering	24
Bijlage 1:	Parkeernormen per zone voor fiets en auto in Deventer.	25
Bijlage 2:	Hoofdpijnen beleidsregels parkeernormen Deventer 2026	32

Figuur 1	Grafische weergave gebruik termen binnenstad en (zone) centrum
Figuur 2	Ruimte voor alternatieven naar gebruikersgroep
Figuur 3	Omgaan met veranderingen in het parkeerareaal
Figuur 4	Uitwerking van hoofdstuk 3 in termen van beleidsregels parkeernormen
Figuur 5	Zone uitbreiding regulering met bevoegdheid college



1. Inhoud, rol en opbouw van de nota parkeerbeleid

1.1 Aanleiding

Deventer wil gastvrij en leefbaar blijven. Goede bereikbaarheid is daarvoor essentieel, wat in onze stad nauw samenhangt met parkeren. We staan echter voor een grote opgave: er moeten veel woningen bij, terwijl de openbare ruimte schaarser wordt. Daarnaast dwingen duurzaamheid en het klimaat ons tot een andere kijk op mobiliteit.

In 2025 heeft de gemeenteraad de koers voor het mobiliteitsbeleid bepaald. Dit gebeurde onder andere via de 'basisvariant hoofdwegenstructuur' en het tussenproduct mobiliteitsplan voor de binnenstad. Ook signalen uit participatietrajecten zijn hierin verwerkt. Omdat het huidige parkeerbeleid uit 2013 en 2015 dateert, is actualisatie dringend nodig. We sluiten aan bij de nieuwe Omgevingswet. Hoewel de bredere omgevingsvisie nog in ontwikkeling is, kiest Deventer er bewust voor om nu al duidelijke parkeerkaders vast te stellen. Dit is noodzakelijk om de woningbouwversnelling juridisch en praktisch mogelijk te maken.

1.2 Samenhang met vastgestelde plannen

Deze nota bouwt voort op eerdere besluiten en vervangt verouderde regels. De relevante documenten die als primaire bronnen gebruikt worden zijn verdeeld in drie groepen:

- Vigerend parkeerbeleid (wordt ingetrokken): Het Parkeerbeleidsplan (2013), de Nota Parkeernormen (2013) en de Beleidsregels Parkeren (2015) vervallen. Deze nota en de bijbehorende nieuwe parkeernormen nemen hun plaats in. Tegelijkertijd worden in een separaat document geactualiseerde Beleidsregels Parkeren vastgesteld.
- Omgevingsvisie: De Omgevingsvisie 2019 is momenteel nog het vigerende beleid. Er wordt echter gewerkt aan de Omgevingsvisie 2026, die volledig voldoet aan de nieuwe Omgevingswet. Deze nota Parkeerbeleid is daarop afgestemd.
- Actuele mobiliteitskaders: De belangrijkste richtinggevers zijn de basisvariant hoofdwegenstructuur (2025) en het tussenproduct mobiliteitsplan binnenstad en periferie (2025). Ook de resultaten uit de bevolkingspeiling 'Goed op weg' (2024) zijn hierin meegenomen.

1.3 Samenhang met beleidsregels parkeernormen

Tegelijk met deze nota worden de nieuwe 'beleidsregels parkeernormen' vastgesteld. Deze regels geven burgers duidelijkheid over hoe de gemeente een parkeereis bepaalt bij nieuwe bouwplannen of functiewijzigingen. De keuzes in de beleidsregels komen direct voort uit de ambities in deze nota.

Hoewel de beleidsregels inhoudelijk bij het mobiliteitsprogramma horen, zijn ze in een apart document beschreven. Dit maakt de regels makkelijker vindbaar in landelijke databanken. In de beleidsregels staat de volledige uitleg over hoe de parkeereis wordt berekend. De specifieke tabellen met normen voor de auto en de fiets zijn als bijlage 1 aan deze nota toegevoegd. Op die manier beslist de raad rechtstreeks over de hoogte van de parkeernormen. In bijlage 2 worden de uitgangspunten van de beleidsregels parkeernormen kort samengevat.

1.4 Besluitvorming en juridische borging

De besluitvorming over parkeren volgt de structuur van het mobiliteitsbeleid. De gemeenteraad besluit over de overkoepelende Omgevingsvisie. Omdat de nota parkeerbeleid de ambities uit die visie verder uitwerkt, legt het college ook deze nota ter besluitvorming aan de raad voor. Na het raadsbesluit stelt het college de specifieke beleidsregels parkeernormen vast. Zodra deze formeel zijn gepubliceerd, treden ze in werking.



In de toekomst zal het 'omgevingsprogramma mobiliteit' deze nota parkeerbeleid formeel vervangen.

De dagelijkse praktijk, zoals parkeertarieven, tijden en vergunningen, wordt jaarlijks vastgelegd in twee verordeningen:

- De Parkeerverordening Deventer.
- De Verordening Parkeerbelastingen Deventer.

De financiële kaders worden elk jaar uitgewerkt in het 'Meerjarenperspectief Parkeren', dat als voorbereiding op de Voorjaarsnota aan de raad wordt aangeboden

1.5 Opbouw en leeswijzer

De gemeente brengt met deze nota alle belangrijke uitspraken over parkeerbeleid samen binnen de systematiek van de Omgevingswet. Omdat nog niet alle overkoepelende mobiliteitsplannen klaar zijn, loopt deze nota daarop vooruit. We anticiperen hiermee op de komst van een 'Omgevingsprogramma Mobiliteit'. Het parkeerbeleid wordt op drie niveaus uitgewerkt:

- De Omgevingsvisie: Van ambities naar uitwerkingsprincipes.
- Het Omgevingsprogramma Mobiliteit: De uitwerking en een doorkijk naar concrete maatregelen.
- De onderbouwing: De verantwoording van keuzes op basis van participatie, monitoring en financiën.

De hoofdstukken volgen deze indeling. Deze nota is als volgt opgebouwd:

Hoofdstuk 2: De motivatie en de inhoudelijke rol van het parkeerbeleid binnen de Omgevingswet.

Hoofdstuk 3: De praktische doorwerking in parkeerproducten, zoals vergunningen en gebiedsgerichte uitwerkingen.

Hoofdstuk 4: De bredere onderbouwing op het gebied van klantrelaties, financiën en monitoring.

In hoofdstuk 3 komen zowel thematische als gebiedsgerichte uitwerkingen aan de orde. Dit is in lijn met de omgevingsvisie. In de praktijk zullen beide soorten uitwerking van belang zijn en op detailniveau verder ten opzichte van elkaar worden afgewogen. Voor de motivatie brengt dit in de teksten van dit document onvermijdelijk met zich mee dat in sommige gevallen uitgangspunten in de beide uitgangspunten worden herhaald.

In deze nota maken worden de termen 'binnenstad' en '(zone) centrum' op de volgende manier gebruikt:

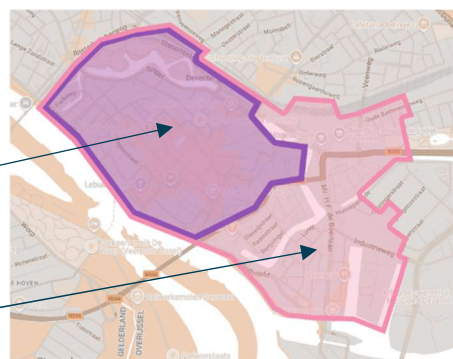
De Binnenstad: Dit betreft alleen het historische deel tussen de IJssel, het spoor en de grachten.

zone centrum: Dit betreft een breder gebied dat naast de binnenstad ook de Raambuurt, Knutteldorp, het Havenkwartier en de ontwikkelgebieden van De Kien omvat. We gebruiken de aanduiding 'zone centrum' specifiek voor het bepalen van de parkeernormen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Het gebruik van deze termen is daarmee anders dan de buurt centrum zoals deze in de CBS systematiek wordt gebruikt en anders dan de projecten die onder de het gebiedsprogramma 'Centrum en Schil' vallen. Onderstaande figuur geeft de ruimtelijke omvang per term weer.

Figuur 1 - Grafische weergave gebruik termen binnenstad en (zone) centrum

Binnenstad

(zone) Centrum



2. Motivatie en inhoudelijke rol van het Deventer parkeerbeleid

Dit hoofdstuk beschrijft de plek van het parkeerbeleid binnen de algemene plannen van de gemeente Deventer. We kijken eerst naar de huidige kaders en schetsen daarna de koers van het nieuwe beleid.

2.1 Vastgestelde, integrale kaders

2.1.1 Algemene uitgangspunten: Concept omgevingsvisie 2026

De gemeente Deventer werkt aan een nieuwe Omgevingsvisie volgens de regels van de Omgevingswet. Hoewel deze visie nog niet definitief is, gebruiken we de uitgangspunten uit de ontwerp die in december 2025 is vastgesteld. Dit zorgt ervoor dat het parkeerbeleid direct aansluit bij de toekomstige ambities van de stad.

Deventer wil groeien en tegelijkertijd een fijne plek blijven om te wonen, werken en bezoeken. De leidende principes zijn:

- Een groeiende en vitale stad: We bouwen meer woningen en versterken de economie.
- Prettige leefomgeving: Er komt meer ruimte voor ontmoeting, groen en beweging.
- Functiemenging: We combineren wonen en werken, bij voorkeur rondom het station en het centrum.
- 15 minutenstad: We streven naar een stad waar dagelijkse voorzieningen binnen 15 minuten bereikbaar zijn.
- Gastvrijheid: De (binnen)stad moet aantrekkelijk en bereikbaar blijven voor bezoekers en ondernemers.

Duurzame mobiliteit en het STOMP-principe

Mobiliteit is geen doel op zich, maar een middel om mensen met elkaar en met hun werk te verbinden. Omdat de stad groeit, wordt het verkeer drukker. Om de stad leefbaar en bereikbaar te houden, kiezen we voor een duurzame ontwikkeling op basis van de volgende principes:

- De '15 minuten stad': Integraal uitgangspunt in de Omgevingsvisie is dat de dagelijkse voorzieningen, werkgebieden, maar ook het landelijk gebied zijn voor het grootste deel van onze inwoners steeds op 15 minuten fietsafstand bereikbaar zijn en blijven, ook bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.
- Trias Mobilica: We richten ons achtereenvolgens op het verminderen, veranderen en verschonen van verkeer. Voorbeeld van verminderen is het mengen van woon- en werkfuncties. Voorbeeld van veranderen is het stimuleren van fietsvoorzieningen. Voorbeeld van verschonen is het instellen van een nul emissiezone voor bestel- en vrachtverkeer in de binnenstad.
- STOMP-volgorde: Bij de inrichting van de stad krijgen achtereenvolgens Stappen (lopen), Trappen (fietsen), Openbaar vervoer en Mobiliteitsdiensten (deelmobiliteit) voorrang op de Personenauto. We sluiten de auto niet uit, maar geven deze de juiste plek. Dit betekent minder parkeren op straat en meer gebruik van alternatieven.

2.1.2 Gebiedsgerichte uitspraken: Tussenproduct mobiliteitsplan binnenstad en periferie

Het 'Tussenproduct mobiliteitsplan binnenstad en periferie' zoomt in op de gebieden waar de ruimte schaars is en de parkeerdruk het hoogst. Hoewel dit plan niet de hele gemeente beslaat, zijn de principes die erin staan leidend voor de uitwerking van het parkeerbeleid. Omdat het plan recent (in 2025) is vastgesteld, dient het als een baken voor de verdere uitwerking van het parkeerbeleid in de hele gemeente.

Deventer kiest voor een mobiliteitstransitie

Deventer wil de kwaliteit van de leefomgeving verbeteren. Milieu en natuur staan onder druk, wat kan leiden tot geluidsoverlast en een slechtere luchtkwaliteit. Dit is nadelig voor de gezondheid. Om dit te verbeteren, wil de gemeente het autogebruik en de ruimte die auto's innemen verminderen. In plaats daarvan zetten we in op alternatieven zoals fiets en openbaar vervoer. Door minder parkeerplaatsen op straat aan te leggen, ontstaat er meer ruimte om prettig te kunnen verblijven en bewegen. We zoeken hierbij naar een verbetering die de bereikbaarheid voor bewoners en ondernemers niet onnodig schaadt.



Zoeken naar een balans tussen gastvrij en leefbaar

In onze visie willen we dat Deventer zowel 'gastvrij' als 'leefbaar' is. Deze twee doelen kunnen soms botsen: voor leefbaarheid is een rustige omgeving nodig, terwijl gastvrijheid vaak vraagt om goede bereikbaarheid met de auto. Dit is essentieel voor de economische vitaliteit van de binnenstad en voor een aantrekkelijk perspectief voor nieuwe bewoners en ondernemers. Dit spanningsveld speelt overal: van de binnenstad en de omliggende wijken tot in de dorpen en het buitengebied bij nieuwe bouwplannen.

De kern van de parkeerstrategie

Onze parkeerstrategie zoekt daarom naar de optimale balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid. We willen voldoende parkeerruimte bieden voor alle doelgroepen, maar tegelijkertijd het aantal auto's en het 'blik op straat' verminderen. Vanuit onze klimaatdoelen willen we een transitie naar minder autogebruik en een afname van voertuigen op fossiele brandstoffen.

2.2 Hoofdlijnen uitwerking van parkeerbeleid

De uitwerking van dit parkeerbeleid volgt de structuur van de nieuwe Omgevingswet. Dit gebeurt in drie stappen, die vervolgens per paragraaf verder worden ingevuld:

- **Richtinggevende uitspraken.** Dit zijn de belangrijkste kaders die door de gemeenteraad zijn vastgesteld, grotendeels afkomstig uit de Omgevingsvisie.
- **Uitwerking van het beleid.** Hierin staat hoe we het parkeerbeleid concreet invullen. Deze tekst wordt later onderdeel van het 'Omgevingsprogramma Mobiliteit'.
- **Kaders voor maatregelen.** Deze paragraaf beschrijft hoe we maatregelen formuleren. Dit is nodig voor de verplichte doorkijk naar de uitvoering en wordt direct gebruikt in de bijgevoegde beleidsregels voor parkeernormen.

2.2.1 Richtinggevende uitspraken

Met richtinggevende uitspraken worden uitspraken bedoeld die bij de uitwerking in alle gevallen in het achterhoofd worden gehouden. De uitspraken zijn (deels) weergegeven in de omgevingsvisie en komen deels terug in het toekomstig omgevingsprogramma mobiliteit. De uitspraken geven tenslotte structuur aan de opbouw van de huidige nota parkeerbeleid.

1: Parkeerbeleid is geen doel op zich, maar een instrument dat kan worden ingezet om:

- Bereikbaarheid van bestaande en nieuwe functies te optimaliseren
- De omgeving tegen parkeeroverlast te beschermen
- Integrale gemeentelijke doelstellingen en ambities te concretiseren

2: Parkeerbeleid heeft te maken met een mobiliteitstransitie binnen verkeer en vervoer.

We beperken niet-noodzakelijke autobewegingen door in te zetten we op alternatieven zoals fiets, OV en deelmobiliteit. Parkeren voor de privéauto neemt veel ruimte in: We proberen dat te beperken, zodat vrijkomende ruimte anders gebruikt kan worden. Onderdeel hiervan is het streven naar meer autoluwe gebieden, bijvoorbeeld in de (binnen)stad.

3: Vraagstukken over parkeren verschillen in de gemeente per buurt, wijk of dorp.

Parkeerbeleid houdt hier rekening mee door rekening te houden met de stedelijkheid van de omgeving en gaat flexibel om met gebiedskenmerken. Uitgangspunt is 'vrij parkeren waar het kan, reguleren waar het moet'.

4: In de bestaande leefomgeving wordt parkeerregulering ingezet waar nodig in de vorm van betaald parkeren:

- Om schaarse (parkeer)ruimte optimaal te benutten en bereikbaarheid te optimaliseren
- Om parkeerruimte van rechthebbenden te beschermen tegen parkeerdruk van buitenaf
- Om bereikbaarheid van economische functies en noodzakelijk verkeer blijvend te garanderen
- Basis is een rechtvaardig, eenvoudig en uitlegbaar regulerings- en handavingskader



5: Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt een parkeereis gesteld voor fiets en auto.

Normen per functies hierin zijn actueel en realistisch: Door toepassing wordt gebruik van alternatieven voor de eigen auto gestimuleerd, en kans op overlast in de omgeving van nieuwe ontwikkelingen geminimaliseerd. Door een parkeereis voor fiets wordt verrommeling van de buitenruimte voorkomen en wordt gelegenheid gegeven om fietsen droog en veilig te stallen. Dit draagt bij aan het eerder gebruiken van de fiets en dient zo de mobiliteitstransitie.

6: Parkeerbeleid draagt naast bovenstaande bij aan de leidende principes van de gemeente door:

- Het optimaal verdelen van het parkeeraanbod over de verschillende doelgroepen (zoals bewoners, werkers, winkelend publiek en recreanten) en voorzien in voldoende, aantrekkelijk parkeren door optimaliseren van parkeervoorzieningen.
- Aanzetten tot bewuste mobiliteitskeuzes, waaronder beperken van overmatige ruimte voor autoparkeren.
- Het stimuleren van (correcte randvoorwaarden voor) fietsgebruik en stallen van fietsen.
- Correct en uitnodigend gebruik van parkeervoorzieningen via handhaving en (digitale) klantfuncties in samenhang met financieel correct rentmeesterschap en governance over de gemeentelijke parkeervoorzieningen.

2.2.2 Beleidsmatige uitwerking

Onder 'uitwerking' verstaan we het vertalen van de Omgevingsvisie naar concreet parkeerbeleid. We leggen uit wat de algemene doelen betekenen voor mobiliteit in de praktijk. Het hoofddoel van mobiliteit is simpel: mensen willen een bestemming bereiken. Hoewel bereikbaarheid vaak alleen aan de auto wordt gekoppeld, kijken wij breder. De auto blijft echter belangrijk voor Deventer, zeker omdat de trein of bus niet altijd een goed alternatief bieden en de stad veel bezoekers uit de regio trekt. Tegelijkertijd is voor veel ritten de fiets een uitstekende optie, mits de voorzieningen goed zijn.

Auto parkeren en fiets stallen vormen één uitwerking

In dit parkeerbeleid beschrijven we niet alleen de uitwerking voor parkeren van de auto, maar ook hoe we het stallen van fietsen makkelijker maken om het gebruik ervan te stimuleren. Samen vormen deze een belangrijk deel van de integrale mobiliteit, waar we uitvoering aan geven op basis van de STOMP volgorde. Mogelijkheden voor fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit worden eerst aangesproken, daarna kijken we per locatie naar de ruimte voor de personenauto. Om deze aanpak te ondersteunen, breiden we de concrete eisen en normen voor fietsparkeerplaatsen verder uit ten opzichte van het vigerende beleid en letten we extra op de toegankelijkheid van stallingsvoorzieningen.

Reguleren is noodzakelijk

Ruimte is schaars en wordt steeds schaarser. We moeten kiezen. Vaak geven we individueel de voorkeur aan een verplaatsing per auto, maar autoverplaatsingen zijn niet altijd strikt noodzakelijk. Door de beperkte ruimte in het centrum kan autobereikbaarheid niet langer gelijk staan aan 'parkeren voor de deur'. Uitgangspunt is dat we reguleren en gebruik maken van alternatieven voor de auto als die beschikbaar zijn en per doelgroep realistisch en haalbaar zijn. Daarbij houden we rekening met verschillende soorten parkeerders en verschillen in de ruimtelijke situatie in wijken en dorpen.

Reguleren betekent betaald parkeren

De verdeling van de parkeerruimte sturen we met betaald parkeren. Het parkeren in Deventer is al 'gefiscaliseerd'. Dat houdt in dat we 'parkeerbelasting' heffen. De gemeente legt deze parkeerbelasting op. De inkomsten van parkeerbelasting (parkeerautomaten, kenteken parkeren, maar ook de vergunningen en de naheffingen, ofwel de parkeerbonnen) komen deels ten goede aan controle en handhaving. De gemeente is niet afhankelijk van het openbaar ministerie en politie voor handhaving en houdt zo zelf de regie. Dit systeem is voor Deventer in gereguleerd gebied effectief. Andere systemen, zoals de blauwe zone, zijn minder effectief en juridisch houdbaar en worden niet toegepast in Deventer. In ongereguleerd gebied zijn de mogelijkheden voor handhaving tegen fout parkeren beperkt.

Betaald parkeren wordt benut als een sturingsinstrument. De hoogte van tarieven bepaalt correcte naleving, maar het hanteren van verschillende tarieven voor straat- of garage parkeren zorgt ervoor dat parkeerders eerder op een manier parkeren die aansluit bij correct gebruik van de openbare ruimte. Deventer hanteert betaling ook als instrument bij het zoveel mogelijk vrijhouden van ruimte voor vergunninghouders in sommige zones in de binnenstad.



Bereikbaarheid en leefbaarheid als maatschappelijk goed

Bereikbaarheid heeft een maatschappelijk doel: Goed bereikbare voorzieningen zijn belangrijk voor het goed functioneren van de gemeente en haar bevolking. Tegelijkertijd kosten investeringen in goede bereikbaarheid geld. De vraag is wat (auto)bereikbaarheid van de stad of de binnenstad Deventer oplevert en daarom mag kosten. Als het noodzakelijk is dat we parkeren op afstand faciliteren in Hubs, dan zullen deze moeten worden gebouwd en onderhouden. De afweging om Hubs te bouwen is een randvoorwaarde voor het parkeerbeleid, en wordt in bijvoorbeeld omgevingsvisie en tussenproduct mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie beschreven. De ligging van de periferie is grafisch weergegeven in figuur 5.

Belangrijk is de beschikbaarheid van realistische alternatieven voor parkeren. Vanwege het ruimtegebrek in de binnenstad en periferie zijn mobiliteitshubs op redelijke loopafstand hierbij een passende optie. Dit geldt niet voor iedereen en in alle gevallen, het kan zorgen voor een gevoel van uitsluiting bij direct betrokkenen. Het College hanteert om die reden de volgende omschrijvingen van een leefbare binnenstad en periferie.

- Een leefbare binnenstad en periferie wordt bereikt door een aantal passende maatregelen: Stedenbouwkundig (Zoals mengen van wonen en werken), sturen van het parkeergedrag en aanpassen van straatprofielen voor andere doorstroming of rijsnelheid.
- Een maatregel is passend als deze bijdraagt aan wensen en behoeften van de mensen die er wonen en werken. Toetsing hiervan sluit aan bij de vier dimensies van leefbaarheid van het Planbureau voor de Leefomgeving: Leefomgeving, bereikbaarheid, gezondheid en veiligheid.
- Een leefbare binnenstad en periferie beantwoordt aan de doelstellingen van de Omgevingsvisie: Het veiliger en aantrekkelijker maken van de leefomgeving.
- Een leefbare binnenstad en periferie houdt de optimale balans tussen verbeteren van de leefomgeving en gerechtvaardigd belang van gebruik van de eigen auto.
- Een leefbare binnenstad en periferie houdt rekening met veranderende mobiliteitsbehoeftes in sommige levensfasen en bij fysieke beperkingen.

De definitie sluit aan op de lijn die door het Planbureau voor de leefomgeving en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid is uitgezet. Door deze definitie te hanteren zorgen we ervoor dat in zowel het parkeerbeleidsplan en de uitwerking als in het definitief mobiliteitsplan binnenstad en periferie (dat als omgevingsprogramma zal verschijnen):

- Negatieve effecten van maatregelen voor (in)direct betrokkenen benoemd en waar mogelijk geminimaliseerd worden.
- Bij belangrijke overwegingen zoals bepalen en invullen van een passende maatregel eventuele negatieve effecten worden betrokken en waar mogelijk opgelost, zoals beschikbaarheid van realistische alternatieven voor direct betrokkenen.

2.3 Kaders voor maatregelen

De ambities en beleidsmatige uitwerking van het mobiliteits- en parkeerbeleid vragen om toename van de Deventer stedelijkheid en het verhogen van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarvoor is ruimte nodig. Ruimte voor mobiliteit wordt vaak als (te) ruim ervaren. De gewenste herinrichting gaat soms ten koste van parkeerplaatsen, zowel in straten als bij parkeerterreinen. De omvang van het parkeerareaal neemt hierdoor af.

Op het niveau van mobiliteit zetten we vol in op alternatieven en wordt daar ook steeds meer gebruik van gemaakt. CBS cijfers over autobezit wijzen echter wel op een relatieve afname van de groei van het wagenpark, maar is voorlopig nog geen absolute afname van autobezit zichtbaar. Het aantal auto's waarvoor parkeerruimte nodig is neemt daarom nog steeds toe.

De belangrijkste vraag is: hoe gaan we om met minder parkeerplekken en meer auto's? Het antwoord daarop bestaat uit drie onderdelen. Het eerste antwoord is stellen van een tweetal basisprincipes. Het tweede antwoord is het maken van een onderscheid op basis van kenmerken van de parkeerders. Het derde antwoord is het aanscherpen van criteria voor toegang tot onze parkeervoorzieningen. Per paragraaf worden deze uitspraken hieronder uitgewerkt.



2.3.1 Basisregels: Slim gebruik en duidelijke ondergrenzen

De stad wordt drukker en we willen meer ruimte voor groen en wandelen. Dit betekent dat er minder ruimte voor parkeerplekken is. Tegelijkertijd neemt ondanks onze inspanningen voor alternatieven het bezit en gebruik van de auto nog toe. Om te voorkomen dat vraag en aanbod te veel uiteenlopen gebruikt de gemeente twee vaste basisregels.

Regel I: Parkeerplaatsen slim gebruiken - Een parkeerplek moet optimaal worden benut. Dat betekent dat we enerzijds niet meer parkeerruimte willen aanbieden dan nodig is, en anderzijds willen voorkomen dat parkeerruimte op een andere wijze wordt gebruikt of bezet wordt gehouden dan waarvoor deze bedoeld is.

Op plaatsen waar *het aanbod hoger is dan de vraag* willen we niet dat auto's onnodig lang op plaatsen waar men parkeerruimte inneemt die daarvoor niet bedoeld is. Werkers die overdag langs de randen van betaalde zones in buurten parkeren zijn daar een voorbeeld van. Op die plaatsen stellen we regulering in. Op andere plaatsen staan we vrij parkeren toe. We willen niet dat het aanbod zo groot wordt dat dit ander gebruik in de weg staat en dit geen enkele rol (meer) speelt bij de keuze van bezit en gebruik van de eigen auto ten opzichte van alternatieve vervoermiddelen.

Op plaatsen waar *de vraag hoger is dan het aanbod* willen we niet dat parkeerplaatsen onnodig lang in gebruik blijven. We willen gebruikers niet langer dan noodzakelijk een plaats gebruiken. Het beprijzen van parkeerruimte leidt tot dit resultaat. Voor optimaal gebruik willen we dat verschillende groepen wanneer mogelijk van dezelfde parkeerplekken gebruik kunnen maken. Overdag staan er bijvoorbeeld bezoekers van een winkelcentrum, en 's nachts parkeren daar de bewoners uit de buurt. Om dit 'dubbelgebruik' te stimuleren wijst de gemeente zo min mogelijk parkeerplaatsen toe aan één specifieke persoon of groep. Bij nieuwe bouwprojecten is dubbelgebruik altijd het uitgangspunt.

Regel II: Vasthouden aan een ondergrens - We kunnen de auto niet overal weghalen; er is een grens aan wat haalbaar, rechtvaardig en acceptabel is. Voor mindervaliden en hulpdiensten geldt een wettelijke basis. Daarnaast is voor sommige mensen en bedrijven de auto simpelweg noodzakelijk om stad en dorpen goed te laten functioneren. De gemeente houdt rekening met groepen voor wie de fiets of de bus geen of slechts een beperkte optie is. Ook voor de bevoorrading van winkels, dienstverlening zoals onderhoudsdiensten of het ophalen van afval en voor bezoekers van de binnenstad moet er voldoende plek blijven. Gastvrij kunnen parkeren is een noodzakelijke voorwaarde voor een gezonde economie. Bij het bepalen van het parkeeraanbod houdt Deventer rekening met de behoeftes van de diverse soorten parkeerders.

2.3.2 Nuancering op basis van soorten parkeerders

Figuur 2 - Ruimte voor alternatieven naar gebruikersgroep

Deventer biedt parkeerruimte voor iedereen. Er zijn echter gebruikers voor wie parkeerruimte een noodzaak is, terwijl andere gebruikers meer keuzes hebben. Dat geldt zowel voor alternatieven voor het gebruik van de eigen auto, als voor de afstand tussen de parkeerplaats en het doel van de verplaatsing. Gezien de verandering van het aanbod is een prioritering van belangen tussen deze groepen van belang. De indeling wordt in figuur 2 weergegeven. Op hoofdlijnen zijn er twee uitersten in deze prioritering:

Noodzakelijk (vracht)verkeer - Hoogste prioriteit hebben plaatsen voor mindervaliden en (met name in de binnenstad) specifieke plaatsen voor laden en lossen. Voor minder validen geldt dat de beschikbare ruimte het toewijzen van plaatsen voor één kenteken gebonden mindervalide in de binnenstad niet mogelijk is. Als eerste alternatief wordt gekozen voor algemene minder validen plaatsen, de regels voor het verkrijgen van een minder validenkaart zijn ruim gesteld.



Bij parkeerruimte wordt daarnaast soms rekening gehouden met gebruik door hulpdiensten in noodsituaties. Daarnaast is er een groep die qua prioriteit zich hier dichtbij bevindt. Zo houden we rekening met gebieden en functies waar groepen van gebruik maken voor wie alternatieven minder vanzelfsprekend zijn, zoals senioren. In ruimtelijke zin wordt hier ook vaak rekening gehouden met reguliere nutsfuncties zoals afvalophaaldiensten, reparatievoertuigen en dergelijke.

Werkenden en studenten - Voor deze groepen geldt dat alternatieven relatief gezien het eenvoudigst te benutten zijn. Eigenschappen als leeftijd en fysieke gesteldheid maken dit mogelijk. Daarnaast hechten jongere groepen minder waarde aan het bezit van een eigen auto en maken daardoor eerder gebruik van het aanbod van deelvoertuigen. Bedrijven richten hun 'mobiliteitsmanagement' steeds vaker op fiets en openbaar vervoer. Daarnaast verbeteren we als gemeente onze fiets- en stallingsvoorzieningen en betreft het vaak spitsreizen waarin het bus- en treinaanbod de meeste mogelijkheden biedt.

Tussen deze uitersten bevindt zich een middengroep van **bewoners, ondernemers en hun bezoekers**. Voor hen zijn alternatieven voor de auto soms wel en soms niet passend. De mogelijkheden hangen af van de directe omgeving en de specifieke omstandigheden van de betrokkenen. Voor sociaal bezoek van bewoners hanteert Deventer een basisregeling. Hierdoor blijven de parkeerkosten voor dit bezoek beperkt in gebieden met parkeerregulering. Bij bezoekers van winkels en horeca speelt daarnaast het aanbod van commerciële parkeergarages in de buurt een rol. Recreanten en toeristen vormen een aparte groep: zij blijven vaak langer in de stad en zijn daardoor eerder bereid om op grotere afstand te parkeren.

De toepassing van deze prioritering is geen exacte wetenschap. Het uitgangspunt is dat we op basis van deze indeling bewuste keuzes maken. Soms plaatsen of accepteren we parkeerruimte dichtbij, en soms juist wat verder weg. Het doel hiervan is om de beschikbare parkeercapaciteit per saldo beter te benutten.

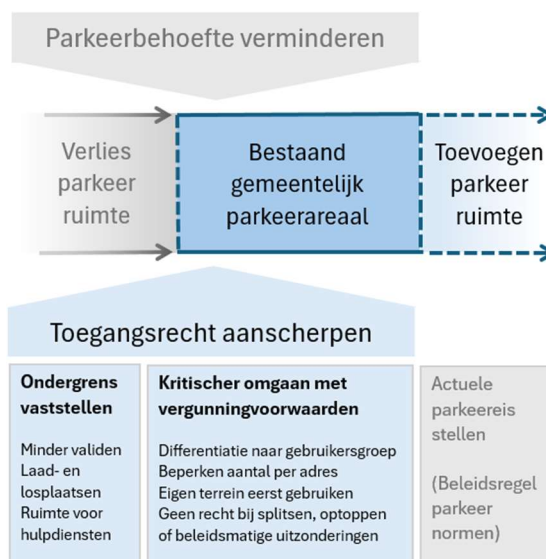
2.3.3 Omgaan met het veranderende parkeerareaal

De parkeerruimte in onze gemeente verandert voortdurend en neemt per saldo af. In figuur 3 geven we aan hoe het parkeerareaal verandert en hoe Deventer hiermee omgaat. Een deel van onze aanpak is al in andere hoofdstukken toegelicht. Denk aan het opvangen van parkeerverlies of het stimuleren van de fiets om de parkeerbehoefte te verlagen. Deze onderwerpen zijn in de figuur in het grijs weergegeven. In deze uitwerking ligt de focus op de blauwe onderdelen: het aanscherpen van toegangsrechten en het selectief uitbreiden van het parkeerareaal.

Figuur 3 - Omgaan met veranderingen in het parkeerareaal

De gemeente beschikt over parkeerplaatsen op straat en in parkeergarages. Op plekken waar de vraag naar parkeerruimte groter is dan het aanbod, voeren wij parkeerregulering in. Daarna bepalen we hoe we deze ruimte optimaal verdelen: voor specifiek gebruik (zoals vergunningzones) of voor algemeen gebruik (betaald parkeren).

Door wijzigingen in het totale parkeerareaal neemt de druk op de resterende parkeerplaatsen toe. Voor sommige vergunningzones bestaan al wachtlijsten. Deze zijn bedoeld om vergunninghouders een parkeerplek in hun eigen zone te kunnen garanderen. De parkeerdruk wisselt echter per moment en kent pieken, bijvoorbeeld tijdens evenementen. Hoewel we streven naar voldoende ruimte voor iedereen, kan de capaciteit in de avond of nacht soms tekortschieten. Een vergunning geeft de houder niet altijd recht op een vrije plek.



Om het parkeeraanbod zo goed mogelijk te beheren, hanteren we twee methoden: we scherpen de toegangsrechten aan en we vergroten het parkeerareaal op selectieve wijze. Deze twee invalshoeken vormen de basis voor concrete maatregelen.

Aanpak I: Toegangsrechten aanscherpen

De parkeercapaciteit neemt af door andere ambities in de stad. Om de beschikbare ruimte optimaal te gebruiken, scherpen we de regels voor parkeervergunningen aan. Dit is een voortzetting van bestaand beleid: zo moet men bijvoorbeeld al langer eerst op eigen terrein parkeren voordat men recht heeft op een plek in de openbare ruimte. We passen vooral de regels aan voor wie een vergunning krijgt. Inwoners zijn vrij in hun keuze voor een (extra) auto of het gebruik van hun eigen terrein, maar de gemeente bepaalt de gevolgen hiervan voor de openbare parkeerruimte. In veel zones is de parkeerdruk namelijk al hoog en kan er simpelweg geen extra ruimte worden gecreëerd. We vullen dit op drie manieren in:

- **Binnenstad en loopafstand:** We hanteren vaker een redelijke loopafstand van 600 meter tussen de woning en de parkeerplek. Dit geldt voor zowel nieuwe als bestaande situaties. We stimuleren hierbij alternatief vervoer en hanteren duidelijke ondergrenzen (zie paragraaf 2.3.1).
- **Eén auto per adres:** In bestaande vergunningzones beperken we het recht op een vergunning in principe tot één auto per adres. Een tweede auto is alleen mogelijk als de omgeving dit toelaat. In de binnenstad en de schil komt dit in de praktijk al bijna niet meer voor.
- **Parkeerhubs bij nieuwbouw:** Bij nieuwe ontwikkelingen bieden we parkeerabonnementen bij voorkeur aan in de parkeerhubs aan de rand van de binnenstad. Hierdoor kan de loopafstand voor nieuwe bewoners verschillen van die van huidige bewoners. We onderzoeken of we dit kunnen verzachten via de prijsstelling van een bewonersabonnement.

Ondanks deze beperkingen blijft het bezit en parkeren van een auto mogelijk. Inwoners kunnen uitwijken naar de vrije markt als de gemeente geen plek kan bieden. De prijzen op de vrije markt liggen meestal hoger: Vanwege het winstoogmerk wordt met name ruimte voor kortparkeren vrijgehouden, de groep parkeerders die de grootste opbrengst geeft. De tarieven van de gemeente zijn echter gebaseerd op een basisvoorziening die voor zoveel mogelijk mensen toegang moet geven. Het prijsverschil tussen gemeentelijk en commercieel parkeeraanbod speelt geen rol bij de toewijzing van vergunningen.

Aanpak II: Selectief vergroten van het parkeerareaal

We breiden het aantal parkeerplaatsen niet langer zonder concrete reden uit. In de stad en dorpen ontbreekt hiervoor vaak fysiek de ruimte, of is de grond simpelweg te duur. Daarnaast leidt het onbeperkt toevoegen van parkeerruimte tot een afname van het maken van bewuste mobiliteitskeuzes. We richten ons bij uitbreiding op twee situaties: mobiliteitshubs aan de rand van de binnenstad en het medegebruik van commerciële parkeerruimte.

Mobiliteitshubs aan de rand van de binnenstad

We realiseren hubs op plekken waar de behoefte aan alternatieven voor de auto het grootst is. Deze hubs liggen aan de rand van de binnenstad, zodat ze verkeerskundig logisch aansluiten op de aanrijroutes. Op dit moment zijn er twee concrete locaties aangewezen: de P+R Handelskade en het terrein van Roto Smeets. Deze bedienen het noordoostelijke deel van het centrum. Voor andere delen van de binnenstad zou de loopafstand van en naar deze plekken te groot worden. Daarom zijn nog drie andere mogelijke 'zoekzones' aan de overige randen van de binnenstad benoemd voor het toevoegen van stadshubs. Zo ontstaat op termijn een dekkend netwerk van alternatieven voor de hele binnenstad.

Deze hubs zijn meer dan alleen een parkeerplaats voor auto's. Het zijn plekken waar verschillende vervoersmiddelen samenkomen, zoals de eigen fiets, deelfietsen, deelauto's en – waar mogelijk – het openbaar vervoer. Door dit aanbod te bundelen, vergroten we de kans dat reizigers overstappen op een duurzamer alternatief en renderen de gemeentelijke investeringen beter.

Medegebruik van commercieel parkeeraanbod

De gemeente is de enige aanbieder van parkeerplekken op straat, maar we beheren ook parkeergarages. Omdat commerciële parkeergarages onderdeel zijn van de vrije markt, bieden wij onze eigen gebouwde voorzieningen in principe tegen marktconforme tarieven aan. Alleen voor specifieke maatschappelijke functies maken we hierop een uitzondering met afwijkende tarieven. Het DAEB principe (Dienst van algemeen economisch belang) geeft hiervoor de mogelijkheid.



3. Doorwerking in parkeerproducten

3.1 Uitwerkingen die wel en niet in deze nota staan

De gemeente brengt structuur aan in de uitwerking van de omgevingsvisie. Het doel van deze nota parkeerbeleid is om de achterliggende motivatie voor onze 'parkeerproducten' vast te leggen. In Deventer bestaan deze producten – net als in andere gemeenten – uit twee delen:

- De nota parkeerbeleid: de kaders en principes die de motivatie voor de uitvoering van parkeerbeleid vormen.
- De beleidsregels parkeernormen: de specifieke regels voor parkeereisen bij bouwprojecten en ontwikkelingen.

Deze nota loopt vooruit op het toekomstige Omgevingsprogramma Mobiliteit. Dat programma gaat een volledig overzicht bieden van alle mobiliteitsvelden, inclusief concrete maatregelen en een uitvoeringsplan. Pas als al die onderdelen zijn uitgewerkt, kunnen we definitieve (financiële) afwegingen maken.

Keuzes in deze nota

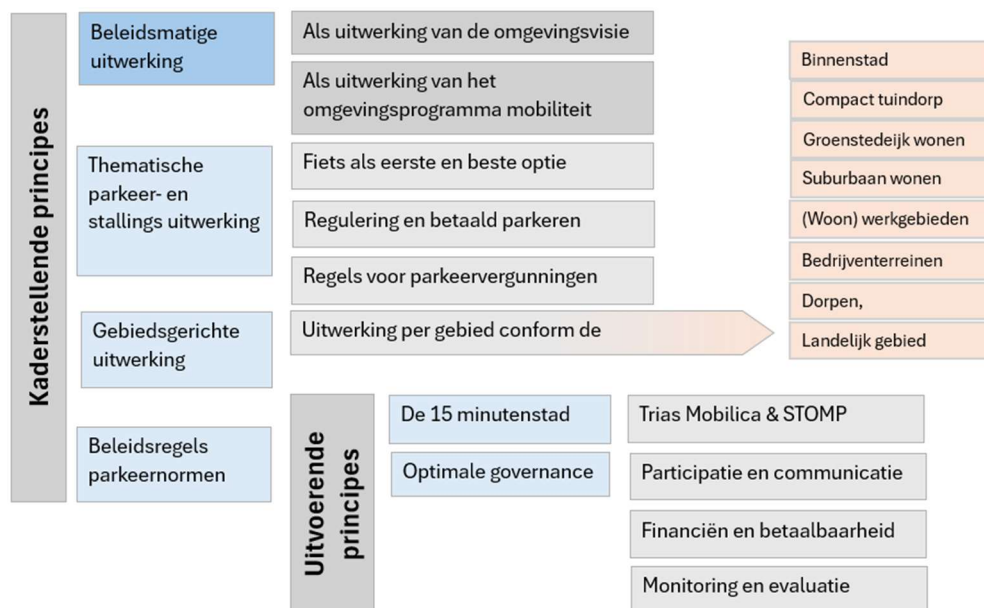
Niet alle parkeeronderwerpen komen in deze nota aan bod. We hebben alleen die thema's geselecteerd die nodig zijn voor de motivering van keuzes in de beleidsregel parkeernormen. Figuur 4 geeft de structuur hiervan weer zoals die in deze nota deels al aan de orde zijn gekomen en deels dit hoofdstuk verder wordt uitgewerkt:

- Blauwe vakjes: de ordening van de onderwerpen. Deze sluit aan op de systematiek van de omgevingswet.
- Donkergrijze vakjes: de principes die in het vorige hoofdstuk zijn besproken.
- Lichtgrijze vakjes: de paragrafen die in dit hoofdstuk aan de orde komen.

Wat staat er niet in dit hoofdstuk?

Mobiliteits- en parkeerbeleid is zeer breed beleidsveld. Veel onderwerpen worden in deze nota niet aangesproken omdat ze een eigen besluitvormingstraject hebben. Andere thema's sluiten beter aan bij andere, specifieke programma's. Deze onderwerpen worden op een ander moment en in de juiste context uitgewerkt. Voorbeelden hiervan zijn parkeren voor mindervaliden (thema inclusie, uitwerking sociaal beleid) en vrachtwagen parkeren (thema veiligheid, uitwerking in APV).

Figuur 4 - Uitwerking van hoofdstuk 3 in termen van beleidsregels parkeernormen



3.2 Thematische uitwerking I: De fiets als eerste en beste optie

Het aantal fietsers in Deventer groeit. Fietsen is gezond en houdt onze omgeving bereikbaar en aantrekkelijk. Daarom stimuleert de gemeente het fietsgebruik op verschillende manieren: van gedragscampagnes tot een hoogwaardige infrastructuur. Vooral de elektrische fiets zorgt voor meer gebruik bij zowel recreatieve als functionele ritten. Voor afstanden tot 15 minuten reizen is de fiets een uitstekend alternatief voor de auto. Door de bouw van nieuwe woningen verwachten wij dat het fietsgebruik de komende jaren verder toeneemt.

Stallen en parkeereisen

Al deze fietsen moeten ergens veilig worden gestald, zowel bij de eigen woning als op bestemmingen zoals het werk, het station of de binnenstad. Bij een tekort aan stallingsruimte worden fietsen vaak op ongewenste of onveilige plekken in de openbare ruimte geplaatst. Naast onveilige situaties kan dit er ook voor zorgen dat men eerder voor gebruik van de auto en minder snel voor gebruik van de fiets kiest. Om dit te voorkomen, stellen we bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen een fietsparkeereis verplicht. Ook wordt het stallingsaanbod waar mogelijk geoptimaliseerd en aangevuld.

Infrastructuur en doorstroming

Ook de fietsreis zelf krijgt volop aandacht. We optimaliseren de infrastructuur en streven naar voorrang en een goede doorstroming op kruispunten, met name op de hoofdroutes tussen de dorpen en belangrijke bestemmingen. Specifiek voor de binnenstad en het station zetten we in op stallingen die uitblinken in toegankelijkheid, kwaliteit en veiligheid.

Samenhang met het parkeerbeleid

Het fietsbeleid heeft een eigen uitvoeringstraject. Deze nota parkeerbeleid beperkt zich daarom tot de richtlijnen voor de fietsparkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen. In deze nota parkeerbeleid wordt meer genoteerd over autoparkeren, omdat Omdat dit veel ruimte vraagt en beeldbepalend is. Autogebruik is van belang voor onze welvaart. Dat vraagt om duidelijke gemeentelijke standpunten op diverse vlakken. Dat laat onverlet dat het belang van de fiets samen met lopen echter voorop staat in de beleidsafweging. Volgens het STOMP-principe krijgt de fiets in de uitwerking waar mogelijk voorrang.

3.3 Thematische uitwerking II: Regulering en betaald parkeren

Niet iedereen kan overal parkeren; daarvoor is de ruimte te schaars. Daarom stuurt de gemeente het parkeergebruik via regulering. Deventer beheert dit in eigen hand. Bezoekers betalen parkeerbelasting, wat hen een parkeerrecht geeft voor een bepaalde tijd en tegen een specifiek tarief. Voor doelgroepen zoals bewoners en ondernemers geeft de gemeente parkeervergunningen af. Het uitgangspunt van Deventer voor regulering is: 'Vrij parkeren waar het kan, reguleren waar het moet.' Hierbij gelden de volgende principes:

- Voorkomen van overlast: We reguleren alleen op momenten dat dit noodzakelijk is. In de binnenstad is dit bijna continu nodig. In schilwijken reguleren we vooral om uitwijkgedrag en parkeerdruk door bezoekers te beperken, bijvoorbeeld op werkdagen of tijdens koopavonden en de zaterdag wanneer het aantal bezoekers het hoogst is. Op bedrijventerreinen zal gezien de uitbreiding van regulering waarschijnlijk in sommige delen ook regulering noodzakelijk worden. We richten ons in dat geval vooral op de avond en nacht, om de bedrijfsvoering overdag niet te hinderen.
- Optimale benutting: Tarieven zorgen ervoor dat parkeerplaatsen niet langer dan nodig bezet blijven. Hierdoor kunnen meer mensen op een dag gebruikmaken van dezelfde plek en benutten we de capaciteit optimaal. De tariefstelling wordt bepaald met optimale naleving van de regulering in het achterhoofd.
- Kwaliteit van de openbare ruimte: In de binnenstad is de parkeerdruk het hoogst. Om de kwaliteit van het straatbeeld te beschermen, houden we de tarieven op straat hoger dan in garages of hubs. Zo stimuleren we parkeren 'uit het zicht'.

Transparante tarieven

Parkeertarieven zijn gebaseerd op de kosten die de overheid maakt. De gemeenteraad stelt jaarlijks het financiële rendement van de parkeersector vast. De opbrengsten worden uitsluitend ingezet voor parkeer- of stallingsdoelen en niet voor algemene middelen die onder andere lokale heffingen vallen. Het parkeerbeleid heeft geen winstoogmerk. Wel is uitgangspunt dat minimaal de gemaakte kosten voor parkeerbeleid gedekt worden door opbrengsten. In de praktijk is jaarlijks sprake van een overschot. Gezien stijgende kosten en de transitie naar meer gebouwde voorzieningen neemt dit overschot wel af.



Deventer hanteert momenteel vier soorten tarieven voor parkeren op straat. Dit aanbod kan meegroeien met nieuwe ontwikkelingen, zoals de komst van mobiliteitshubs. De tariefsoorten zijn:

- Centrumtarief: voor parkeerplaatsen in de centrumzones. Hier is structureel reguleren noodzakelijk.
- Schiltarief: voor de wijken rondom het centrum, om overlast door uitwijkgedrag te voorkomen.
- Kortparkeertarief: bedoeld voor plekken met een hoge vraag, om een snelle doorstroming van auto's te bevorderen.
- Dagtarief: voor gebieden waar parkeren door niet-vergunninghouders minder gewenst is.

Handhaving en besluitvorming

Wanneer er geen parkeerbelasting is betaald, volgt een naheffing. Deze bestaat uit het verschuldigde parkeergeld plus administratiekosten. De gemeenteraad stelt de hoogte van de tarieven jaarlijks vast in de verordening parkeerbelastingen. Het college van B&W bepaalt de exacte zonering. Nadere onderbouwing van de financiële kaders staat in paragraaf 4.2.

3.3.1 Kaders voor regulering

Deventer hanteert een aantal vaste uitgangspunten bij het reguleren van parkeren:

- Geen blauwe zones: De gemeente maakt geen gebruik van blauwe zones. Dit instrument is niet effectief en lastig te handhaven. In plaats daarvan reguleert Deventer via betaald parkeren.
- Eigen terrein eerst: Wie parkeerruimte op eigen terrein heeft, moet deze eerst benutten voordat er recht ontstaat op een vergunning in de openbare ruimte. De inrichting van de openbare weg is hierop afgestemd. De oorspronkelijke omgevingsvergunning is hierbij leidend; het ombouwen van een garage tot woonkamer of een oprit tot tuin is een eigen keuze en geeft geen recht op extra publieke parkeerruimte.
- Beperking aantal vergunningen: Het aantal vergunningen per adres is beperkt. Het doel is om zoveel mogelijk adressen te helpen aan een oplossing voor een eerste auto. Alleen als er in een gebied voldoende ruimte is, kan een tweede vergunning worden verleend. Voor deze tweede vergunning gelden andere voorwaarden.
- Zone centrum, maximaal één vergunning: In de centrumzone wordt maximaal één vergunning per adres afgegeven. Nieuwe ontwikkelingen komen hier niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat. Als alternatief kunnen bewoners van deze ontwikkelingen een abonnement krijgen in de toekomstige mobiliteitshubs.

3.3.2 Uitbreiding gereguleerd gebied

Deventer verwacht dat het gebied met parkeerregulering de komende jaren zal groeien. Dergelijke regulering is noodzakelijk voor optimale beheersing en gebruik van het beschikbare parkeerareaal. Uitgangspunt voor een juridisch houdbare invoering van regulering is dat dat minimaal 50% van de bewoners van de adressen per betrokken straat invoering moet steunen. Het college voert in de beoogde uitbreidingszone een bewonerspeiling uit die als onderbouwing hiervoor dient. De gemeenteraad stelt de regulering en de tarieven vast op voorstel van het College van B&W.

Wijziging procedure zones centrum en schil

In de afgelopen jaren is het steeds moeilijker geworden om betrokken bewoners van het nut van regulering te overtuigen. Door het criterium van meer dan 50% draagvlak per straat krijgt een voorstel onvoldoende steun of leidt dit tot slechts een kleine aanpassing. Enerzijds is dit begrijpelijk: Door regulering ontstaan voor betrokkenen extra kosten en zal eerder van parkeergelegenheid op eigen terrein gebruik moeten worden gemaakt. Anderzijds betekent invoeren van regulering vaak een oplossing voor dagelijkse overlast en het vinden van een parkeerplaats die soms verder van de woning vandaan ligt.

Voor de gemeente betekent afwijzen van regulering dat geen effectieve oplossing voor ervaren parkeeroverlast wordt geboden. Zelfs als de reguleringsgrens opschuift, ontstaat een paar straten verderop weer dezelfde problematiek. Dit leidt tot gespannen situaties voor bewoners en onmacht bij de gemeentelijke handhavers en dienstverleners. Om die reden is het versterken van de gemeentelijke slagkracht bij mogelijke uitbreiding gewenst. Aangezien uitbreiding van het gereguleerd gebied met name in de zones centrum en schil wordt verwacht, zal hiervoor de procedure worden aangepast. Buiten deze zones blijft de procedure gelijk. De ligging en omvang van de zones centrum en schil zijn weergegeven in figuur 5.



Figuur 5 – Zone uitbreiding regulering met bevoegdheid college

Aangepaste procedure zones centrum en schil

Binnen de zones centrum en schil kan het college voorstellen om in een zone betaald parkeren in te voeren of uit te breiden. De Raad stelt het tarief vast en stemt daarmee in met het invoeren van betaald parkeren. Het invoeren van betaald parkeren is afhankelijk van:

- De parkeerdruk in een zone. Als deze meer is dan 85% op het maatgevende moment en het gevolg is van uitwijkgedrag vanuit aangrenzende gebieden of door niet belanghebbenden. Het maatgevende moment in de week is het dagdeel waarop de parkeerbehoefte het grootst is. Een tweejaarlijkse parkeerdrukmeting geeft uitsluitsel over de ontwikkeling van de parkeerdruk.
- Voorziene ontwikkelingen waardoor op korte termijn overdruk kan ontstaan, zoals grootschalige nieuwbouw)
- Inbreuk op de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld wanneer de brandweer niet meer vrij door een zone kan rijden.



Zone waarbinnen instellen of wijzigen van regulering een Collegebevoegdheid is (De groene zone).

Buiten de groene zone is instellen van regulering mogelijk, maar dient de raad hierover een besluit te nemen.

In deze procedure neemt de invloed van de betrokken bewoners af. Dat wil geenszins zeggen dat bewoners niet meer betrokken worden bij voorstellen tot uitbreiding. Participatie vindt zeker plaats, maar zal zich eerder richten op randvoorwaarden van de wijze waarop regulering wordt ingesteld, zoals tijden en dagen van de week. De vraag of regulering ingevoerd dient te worden ligt daarmee bij het bestuur, de wijze waarop wordt mede bepaald door de betrokken bewoners van de beoogde uitbreidingszone.

3.4 Thematische uitwerking III: Regels voor parkeervergunningen

In gereguleerde gebieden gelden regels om de schaarse parkeerruimte eerlijk te verdelen. Wanneer de vraag het aanbod overstijgt, kan de gemeente een maximum instellen voor het aantal uit te geven vergunningen op straat of abonnementen in garages per zone.

Toewijzing en prioriteit

Bewoners en ondernemers kunnen, afhankelijk van hun locatie, een parkeervergunning aanvragen. Daarbij krijgen bepaalde doelgroepen voorrang. Het doel is dat rechtmatige gebruikers tegen beperkte kosten kunnen parkeren, zeker in zones met een hoge parkeerdruk van buitenaf of een hoog autobezit in de buurt. Op diverse locaties zet de gemeente ook haar garages in om pieken in de parkeerdruk op te vangen. Zo kunnen vergunninghouders tegen een gereduceerd tarief gebruikmaken van deze garages tijdens de avond-, nacht- en weekenduren.

Voorwaarden en geldigheid

Het verkrijgen van een vergunning is geen recht en biedt geen garantie op een vaste parkeerplaats. De uitgifte is afhankelijk van de beschikbare openbare ruimte en de lokale parkeervraag. Tijdens grote drukte, zoals bij evenementen, kan het voorkomen dat er tijdelijk geen fysieke plek beschikbaar is. Vergunningen zijn één jaar geldig en moeten jaarlijks opnieuw worden aangevraagd. De gemeente monitort het gebruik per zone om vergunninghouders een reële parkeer kans te bieden. Bij een tekort aan plaatsen wordt een wachtlijst ingesteld.

Digitale dienstverlening

Alle vergunningen zijn gekoppeld aan een kenteken. Het aanvragen, wijzigen of opzeggen verloopt volledig digitaal via de parkeerapp van de gemeente. Er worden geen papieren vergunningen meer verstrekt; ook de handhaving vindt digitaal plaats. Digitale handhaving van de mindervaliden kaart wordt hieraan toegevoegd zodra hiervoor de nationale randvoorwaarden zijn doorgevoerd.

Soorten parkeervergunningen en doelgroepen

De gemeente onderscheidt verschillende doelgroepen voor parkeervergunningen. De tarieven en uitgiftevoorwaarden zijn vastgelegd in de Parkeerverordening en de Verordening Parkeerbelastingen. De doelgroepen zijn:

- **Bewoners:** Elk uniek adres heeft recht op één parkeervergunning. Een tweede vergunning is alleen mogelijk als de parkeerdruk in de omgeving dit toelaat. Voorwaarde is onder meer een inschrijving in de gemeente en een kenteken dat op naam van de bewoner staat. Voor nieuwe ontwikkelingen in Centrum en Schil gelden extra beperkingen.
- **Bedrijven en werknemers:** Bedrijven gevestigd in een parkeerzone kunnen vergunningen aanvragen voor werknemers of bedrijfsauto's. De huidige norm van één vergunning per 10 fte blijft van kracht. Zodra er ruimte beschikbaar komt in de mobiliteitshubs aan de rand van de binnenstad, onderzoekt de gemeente of bedrijven daar abonnementen kunnen afnemen. Voor nieuwe ontwikkelingen in Centrum en Schil gelden extra beperkingen.
- **Combinatie wonen en werken:** Bij een bedrijf aan huis moet de aanvrager kiezen tussen een bewoners- of een bedrijvenregeling. Het is niet mogelijk om van beide regelingen tegelijk gebruik te maken op hetzelfde adres.
- **Bezoekers:** Om de gastvrijheid te waarborgen, kunnen bewoners en bedrijven een bezoekersregeling aanvragen. Ieder adres in de betreffende zone komt hiervoor in principe in aanmerking. Het aantal uren dat wordt toegekend staat in verhouding tot een gemiddeld bezoekersprofiel. Ook om een te grote impact op de bezetting van de betreffende zone te voorkomen is deze regeling gebonden aan een maximum aantal uren per adres.
- **Deelmobiliteit:** Aanbieders van deelauto's kunnen vergunningen krijgen voor vaste, aangewezen parkeerplaatsen. De gemeente breidt deze regeling op termijn uit naar 'free-floating' deelauto's (zonder vaste plek) en onderzoekt mogelijkheden voor informele deelinitiatieven tussen buurtbewoners.

Specifieke parkeerplaatsen

Parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen, zoals laad- en losplaatsen of plaatsen bij openbare laadinfrastructuur voor elektrische auto's, maken integraal deel uit van de parkeerzones. Het college is bevoegd om binnen de vastgestelde verordeningen nadere regels te stellen voor de uitgifte van vergunningen aan specifieke groepen.

Parkeren op eigen terrein

Adressen met parkeergelegenheid op eigen terrein worden geregistreerd op de POET- en/of GROEP-lijst. De afkortingen worden in het kader uitgelegd. Door één of meerdere parkeerplaatsen op eigen terrein vervalt de mogelijkheid van afnemen van een parkeervergunning of vervalt het recht op een tweede vergunning.

Een adres komt op de POET- en/of GROEP-lijst te staan als het adres beschikt of kan beschikken over een of meerdere eigen parkeerplaatsen. Een eigen parkeerplaats kan

een parkeerplaats op eigen terrein zijn, maar ook een oprit of inpandige parkeerplaats bij het pand of wooncomplex.

Daarnaast zijn sommige adressen gekoppeld aan rechten voor aanvragen van abonnementen in private garages. Beoordeling van plaatsing op de POET- of GROEP-lijst is onderdeel van de verlening van een Omgevingsvergunning. Daarnaast kunnen aanwijzingen hierover worden opgenomen in huisnummerbesluiten, bijvoorbeeld bij splitsing van woningen.

POET en GROEP zijn vaktermen die in de meeste steden worden gebruikt, ook in een juridische context. POET staat voor 'Parkeren Op Eigen Terrein' en is van toepassing wanneer bij een ontwikkeling de parkeerruimte op het eigen terrein wordt opgelost of wanneer bij invoering van regulering parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden gebruikt. In beide gevallen vervallen rechten voor afname van parkeervergunningen. GROEP staat voor 'Geen (of beperkt) Recht op Parkeervergunningen' en ontstaat als er parkeren op eigen terrein mogelijk is bij invoeren van parkeerregulering of bij een nieuwe ontwikkeling in gereguleerd gebied voor de betreffende adressen.

Parkeerzones en geldigheid

Parkeervergunningen worden uitgegeven voor specifieke zones. Deventer hanteert de zones Binnenstad, Schil en Buitencentrum. Deze zijn groot genoeg om bij incidentele drukte elders in dezelfde zone te kunnen parkeren. Voor zone schil geldt dat men ook in zone Buitencentrum mag parkeren. Voor afgegeven vergunningen geldt dat vergunninghouders jaarlijks een nieuwe aanvraag kunnen doen, mits de vergunningsoort dit toestaat en tussentijds geen intrekking heeft plaatsgevonden. In de beleidsregel parkeernormen zijn de zones nader grafisch weergegeven.



Geen of beperkt aantal parkeervergunningen

Gebruikers van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in zones met betaald parkeren hebben geen recht op een parkeervergunning, tenzij hiervoor een wettelijke basis bestaat. Zij moeten het parkeren op eigen terrein oplossen. Een uitzondering geldt voor het binnenstadsdeel van de zone centrum waar een financiële bijdrage de voorkeur heeft (zie figuur 1). Zolang geen afkoop is voldaan zijn de betreffende adressen onderdeel van de POET/GROP lijst. Dit is nader toegelicht in de beleidsregel parkeernormen. Bij gebiedsontwikkelingen kunnen gezamenlijke parkeervoorzieningen als onderdeel van de uitwerking worden toegestaan.

Alle adressen in gereguleerde gebieden die de parkeereis op eigen terrein fysiek realiseren, komen op de GROP- of POET-lijst. De gemeente vermeldt dit bij het verstrekken van de omgevingsvergunning of bij een huisnummerbesluit. Plaatsing op deze lijsten heeft geen gevolgen voor de bezoekersregeling. Door bovenstaande regels kan een ouder pand in een straat wel recht hebben op een parkeervergunning, terwijl een nieuw pand dat recht niet heeft.

3.5 Gebiedsgerichte uitwerking

Parkeren en parkeerbeleid vraagt om een uitwerking die verschilt per locatie. De gemeente onderscheidt de volgende gebieden, waarbij in sommige gevallen in de omgevingsvisie de naamgeving anders is dan de binnen mobiliteit en parkeren gangbare functionele beschrijving:

- De historische binnenstad, inclusief woon- en werkbuurten en het voetgangersdomein
- De periferie: de overige binnenstadsbuurten en buurten daarbuiten die parkeerdruk van de binnenstad ervaren. Deze zone wordt in de omgevingsvisie 'compact tuindorp' genoemd.
- Woonwijken in de stad, waarbij specifieke aandacht bestaat voor publiekstrekkingen zoals de wijkwinkelcentra. In de omgevingsvisie wordt deze zone 'groenstedelijk en suburbaan wonen' genoemd.
- De dorpen en het buitengebied
- Gebiedsontwikkelingen met grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen (In de omgevingsvisie 'woonwerkgebieden')
- Bedrijventerreinen in en rond de stad en dorpen

De binnenstad (parkeerzone centrum): nadruk op leefbaar

Het gebrek aan ruimte en de vraag vanuit de verschillende gebruikersgroepen maakt parkeerregulering in het centrum noodzakelijk. Daarbij is het zoeken naar een balans tussen het economisch functioneren en de leefbaarheid voor bewoners en bezoekers. Ook duurzaamheidsdoelen (minder fossiel verkeer en gezonder bewegen) blijven uitgangspunt.

Integrale ambities leiden ertoe dat het parkeerbeleid voor de binnenstad uitgaat van het niet verder laten groeien van het aantal (openbare) parkeerplaatsen op maaiveld in het centrum. Als uit monitoring blijkt dat er meer parkeergelegenheid nodig is, dan zet de gemeente in op aanvullende voorzieningen langs de (binnen)stadsranden. Voor bezoekers maar ook bewoners ontstaat hiermee uitbreiding van het beschikbare areaal. Wie en hoe daadwerkelijk toegang krijgen wordt nader bepaald.

We zien nieuwe ontwikkelingen als 'aanjagers' en kansen voor de mobiliteitstransitie. De gemeente stuurt dit door de hoogte van de parkeernormen (die onnodig hoge parkeerruimte ten opzichte van gemeten bezit voorkomen) en door de ontwikkelaars te laten bijdragen in het faciliteren van de mobiliteit die de ontwikkeling veroorzaakt. We zetten het beschikbare budget anders in dan alleen voor autoparkeren 'bij de voordeur', bijvoorbeeld in de vorm van hubs, of fietsvoorzieningen.

Uitgangspunten voor de binnenstad (parkeerzone centrum):

- Er is in het centrum weinig of geen ruimte op straat. De parkeerruimte neemt jaarlijks af door ingrepen op veiligheid en andere functies. Daarnaast willen we ruimte vaker inzetten voor een aantrekkelijk verblijfsklimaat;
- Een verdere afname van het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad is door ruimtegebrek en keuzes voor andere functies soms onvermijdelijk en helpt bij het vergroten van de leefbaarheid en aantrekkelijkheid;
- De beperkte ruimte willen we toewijzen aan noodzakelijk verkeer (bezorgen, mindervaliden) en aan bewoners (bewoners maken minder parkeerbewegingen dan bezoekers, we reduceren dan ook verkeer in het centrum);
- Parkeren voor centrumbezoekers lossen we op in garages en mobiliteitshubs (die zijn voorzien op een loopafstand, in de nota parkeernormen wordt nader bepaald welke concrete cijfers hierbij horen);
- Parkeren voor werknemers in het centrum lossen we op zo veel mogelijk in hubs en terreinen op loopafstand;
- We beperken parkeren in nieuwbouwwontwikkelingen en hanteren realistische kengetallen voor de parkeereis. We maken zoveel mogelijk gebruik van bestaande faciliteiten, en vragen ontwikkelaars bij te dragen aan mobiliteitsoplossingen;
- Tarieven en abonnements-/vergunningsprijzen gebruiken we als sturingsinstrument.

Compact tuindorp (parkeerzone schil): gemengd gebied

Met 'schil' bedoelen we de buurten en wijken die rondom de binnenstad liggen en die parkeerdruk vanuit de binnenstad ondervinden. In de periferie spelen twee zaken: het ruimtegebrek vanwege de compactheid van de meeste vooroorlogse bebouwing en het overloopeffect vanuit de binnenstad. Hier zijn drie groepen gebruikers van het gebied zelf: de bewoners, de werknemers van de bedrijven en de bezoekers van bewoners en bedrijven. Deels kan dit worden opgevangen doordat de verschillende groepen per dagdeel een ander patroon van aanwezigheid hebben. Om dit te faciliteren, is het van belang parkeerruimte zoveel mogelijk 'ongedeeld' en voor alle groepen beschikbaar te houden. Overloop vanuit de binnenstad moet worden geweerd en krijgt ruimte in de mobiliteitshubs en terreinen, die deels in de periferie liggen. Regulering is daarom nodig voor deze gebieden, in de vorm van betaald parkeren. De drie gebruikersgroepen krijgen parkeervergunningen. Daarbij stellen we een maximum aan het aantal uit te geven vergunningen per categorie (bewoners, bedrijven, bezoek) om overdruk te voorkomen.

Bij nieuwbouw en inbreiding geldt dat initiatiefnemers moeten zorgen voor parkeren op eigen terrein. Afkoop of maatwerk wordt bij hoge uitzonderingen alleen door het college toegestaan indien fysieke realisatie onmogelijk is. Overloop en ruimtegebrek spelen ook in gebieden waar grootschalige stadsvernieuwing plaatsvindt, zoals bijvoorbeeld De Kien. Of bij herstructurering van bedrijventerreinen in of bij de periferie. Het station en de stationsomgeving behoren ook tot de periferie. Hier is een bijzondere groep gebruikers, namelijk de treinreizigers die met de auto komen. NS faciliteert dit zodat ze met gereduceerd tarief kunnen parkeren op de P+R Handelskade. De gemeente zet in op bereikbaarheid van het station met fiets en bus.

Uitgangspunten voor compact tuindorp (parkeerzone schil):

- Betaald parkeren en vergunningenuitgifte toepassen als reguleringsinstrument;
- Geen overloop parkeren vanuit de binnenstad of aangrenzende wijken toestaan waar dit overlast veroorzaakt;
- Een plafond hanteren aan aantal uit te geven vergunningen, nieuwe aanvragen komen op een wachtlijst;
- Faciliteren van P+R bij het station is aan NS;
- Bij nieuwbouw en inbreiding in principe parkeren op eigen terrein en streven naar gebundelde en in pandige voorzieningen, maar er is ruimte voor maatwerk en bijdragen aan een mobiliteitsoplossing.

Groenstedelijk en suburbaan wonen (parkeerzone rest bebouwde kom): overloop en overdruk voorkomen

Hier spelen de beide problemen uit de Schil deels ook. Als het alleen gaat om te weinig ruimte vanwege de compactheid van de bebouwing, dan is regulering geen oplossing: de parkeerpiek is dan vaak 's avonds en 's nachts en parkeerders zijn voornamelijk bewoners zelf. Mogelijk wordt het aantal tweede en derde auto's iets beperkt, maar vaak is de prijs geen reden om geen extra vergunning aan te vragen. Dat wordt anders wanneer de wijk of buurt ook te maken krijgt met overloop van nabijgelegen wijken. Dan is betaald parkeren en vergunningverlening voor bewoners wel toepasbaar. Hier zal het aantal uit te geven vergunningen hoger zijn dan in de binnenstad en periferie. Verder willen we meer proactief optreden: als we problemen voorzien dan nemen we maatregelen en wachten niet af totdat problemen optreden.

Voor nieuwbouw binnen een woongebied is de parkeerdruk een sturende factor: voorkomen moet worden dat het nieuwbouwplan een parkeerprobleem op straat veroorzaakt. We geven een parkeereis mee voor het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein.

De ontwikkelingen staan niet stil. Wat nu een woonwijk is zonder problemen kan dat in de toekomst wel zijn. We houden daarom rekening met verandering. Daarom stellen we voor om op voorhand alle wijken in de stad en de dorpen (met urgentie voor de wijken ten westen van het Hanzetracé, Hanzeweg - N337 - Roland Holstlaan) in te delen in samenhangende zones. We gaan dan de parkeerdruk per zone ook in deze wijken monitoren, zoals we dat al doen in de binnenstad en de periferie. Zodra de parkeerdruk (en het gebruik van parkeerplaatsen als gevolg van bezoek buiten het gebied) toeneemt of wanneer daar kans op is als gevolg van een nieuwbouwontwikkeling, dan kunnen we snel overgaan tot het invoeren van parkeerregulering. Uiteraard wel in goed overleg met de gebruikers, maar de gemeente heeft de regie.

Uitgangspunten voor groenstedelijk en suburbaan wonen (parkeerzone rest bebouwde kom Deventer)

- Parkeeroplossingen op eigen terrein benutten, bij uitbreiden parkeren op maaiveld;
- Het gebied binnen de bebouwde kommen van de gemeente indelen in samenhangende zones waar in de toekomst mogelijk parkeerregulering kan komen;
- Parkeerregulering (betaald parkeren vergunningen) invoeren als sprake is van een overloopprobleem, veiligheidsprobleem of wanneer de parkeerdruk als gevolg van ontwikkeling zal toenemen;
- De parkeerdrukmeting en de ontwikkeling van inbreidingsplannen en veiligheidsproblemen als indicator voor invoeren;
- Een parkeereis instellen voor nieuwbouw, maar maatwerk bieden afhankelijk van de duurzaam beschikbare alternatieven en parkeercapaciteit op straat;
- Waar mogelijk anticiperen op situaties waar het autobezit hoger is dan ten tijde van de planning was voorzien en/of door andere oorzaken, zoals door langer thuiswonende kinderen.

Dorpen (parkeerzones overig bebouwde kom), buurtschappen en het buitengebied (parkeerzone buitengebied)

De dorpen en het buitengebied beslaan een groot oppervlak van de gemeente. Mede daarom is er met het parkeerbeleid in het achterhoofd een indeling te maken:

- Voor dorpen als Schalkhaar en Diepenveen geldt dat ze verbonden zijn met de stad Deventer. De fietsafstand zorgt voor een redelijk alternatief. Daarnaast heeft Schalkhaar een busdienst. Herstel van de vroege busdienst staat op de agenda in Diepenveen.
- Voor dorpen als Bathmen en Lettele geldt dat de afstand naar Deventer dusdanig groot is dat de fiets als alternatief niet voor alle gebruikers vanzelfsprekend is. Openbaar vervoer ontbreekt. Wel zijn er soms informele buurtinitiatieven.
- Voor de kleinere dorpen zoals Okkenbroek en buurtschappen als Oxe of Averlo geldt dat er geen andere opties zijn dan het gebruik van de eigen auto. Belangrijk daarbij is dat er doorgaans in de aanliggende gemeenten ook geen dorp met voorzieningen op redelijke afstand.

Het gevolg voor het autobezit en –gebruik wordt hierdoor bepaald. In de grotere dorpen bij Deventer is het autogebruik vergelijkbaar met stadswijken als Colmschate of De Hoven. Dorpen als Bathmen en Lettele hebben vanuit de eigen behoefte als een hoger autobezit, en krijgen bovendien te maken met verkeer vanuit hun directe omgeving voor de eerste levensbehoeftes. In de kleine dorpen en de buurtschappen is men afhankelijk van de auto voor vrijwel alle behoeftes.

Het parkeerbeleid kan in deze omgevingen slechts zeer beperkt als sturend worden ingezet. In de meeste gevallen zal het gaan om accommoderen van de aanwezige auto's en de lokale bedrijfswagens, waaronder het landbouwverkeer. In deze omgevingen is het daarmee zaak voldoende parkeerruimte aan te bieden, zodat de resterende openbare ruimte niet alsnog gebruikt wordt om auto's te parkeren. Een logische insteek hierbij is het inzetten op parkeren op eigen terrein in de vorm van opritten en garages, of het – met name bij de dorpscentra en bijvoorbeeld bij senioren woonlocaties – inzetten op straten met voldoende parkeerruimte die af en toe ook de pieken in de winkelbehoefte kunnen opvangen.

Om deze situatie wezenlijk te wijzigen ligt de sleutel niet zozeer bij parkeerbeleid, maar bijvoorbeeld bij het inzetten op nieuwe opties voor publiek vervoer, hoe moeilijk deze ook soms daadwerkelijk te realiseren zijn. Gewaakt moet worden tegen het 'gemeentebreed' instellen van beperkingen die in een stedelijke context logisch en haalbaar zijn, maar die in dorpen en buurtschappen juist als onnodig beknellend kunnen worden ervaren.

Uitgangspunten voor dorpen (parkeerzone rest bebouwde kom), buurtschappen en het buitengebied (parkeerzone buitengebied):

- Dorpen kennen soms een centrummilieu, soms een schilmilieu en zijn soms onderdeel van het buitengebied
- Parkeerbeleid is afhankelijk van de typering per zone en sluit aan op de regels die in het stedelijk gebied gelden
- Parkeerbeleid voor dorpen en buitengebied blijft maatwerk.

Het beleid geven we vorm aan de hand van de ligging van de zone binnen de gemeente. Sommige onderdelen zijn niet aan deze geografische indeling gekoppeld. Deze worden hieronder uitgewerkt.

- De regelgeving bij ruimtelijke ontwikkelingen, zoals nieuwbouw, verbouw en stadsontwikkeling
- De specifieke problematiek bij evenementen
- De problematiek bij bedrijventerreinen waar overloop kan ontstaan.

Parkeren bij evenementenlocaties

Er vinden evenementen plaats in Deventer: eenmalige, zoals de kermis, het Dickensfestijn, Deventer op stellen en de Boekenmarkt of frequente, zoals wedstrijden van Go Ahead Eagles. Bij een evenement of voetbalwedstrijd zal de parkeerdruk toenemen. In sommige gevallen zijn er eigen parkeervoorzieningen, in andere gevallen is een tijdelijke oplossing in de omgeving onontkoombaar.

Evenementenorganisatoren dienen een bereikbaarheidsplan op te stellen, dat de basis is voor de evenementenvergunning. Daarbij moet het parkeren met een minimum van overlast voor de omgeving worden geregeld. Deventer ziet het oplossen van de mobiliteit bij grote evenementen als een kans om het publiek andere vormen van mobiliteit uit te laten proberen. Om die reden dient een bereikbaarheidsplan waar mogelijk uit te gaan van parkeren op afstand met passend voor- en natransport. Terreinen op afstand kunnen hierdoor tijdelijk op een andere manier worden gebruikt, wat met zich meebrengt dat lokale gebruikers op de betreffende dagen rekening moeten houden met veranderingen.

Uitgangspunten voor evenementen:

- Evenementenorganisatoren moeten bij de vergunning een mobiliteits- en parkeerplan opstellen;
- Deventer ziet een evenement als kans om mobiliteitstransitie onder de aandacht te brengen en te faciliteren.

Werkgebieden en bedrijventerreinen: overloop voorkomen en bedrijfsvoering mogelijk maken

Bedrijventerreinen kunnen typische kantoorlocaties zijn of juist locaties waar productiebedrijven zijn gevestigd. Onderscheid is nodig in bedrijventerreinen die gevoelig zijn voor overloop vanuit nabijgelegen gebieden of juist verder weggelegen zijn en geen capaciteitsproblemen hebben. Op de locaties die gevoelig zijn voor overloopproblemen is parkeerregulering (betaald parkeren) vaak nodig. Hiervoor geeft een parkeerdrukmeting uitsluitsel.

Een bijzonder probleem van bedrijvenlocaties is het stallen van niet dagelijks gebruikte auto's, zoals campers, tweede auto's en oldtimers, maar ook de weekend- en nachtstalling van vrachtwagens en aanhangers. Voor het vrachtauto parkeren is in de algemene plaatselijke verordening in de kom van Deventer een parkeerverbod voor vrachtwagens vastgelegd.

Het tegengaan van langdurig parkeren vraagt een specifieke regeling. Als dit het dagelijkse gebruik van parkeren door de bedrijven bemoeilijkt, is een nachtelijk parkeerverbod of betaald parkeren gedurende de nachtelijke uren mogelijk. Echter, dit dient aan te sluiten op de behoeftes van lokaal betrokkenen en dient voorzien te zijn van concrete invulling van de handhaving.

Uitgangspunten voor **werkgebieden en bedrijventerreinen:**

- Passende restricties voor campers en vrachtwagens in de openbare ruimte
- Betaald parkeren bij overloopgebieden vanaf het moment dat concrete overlast wordt ervaren;
- Lang parkeren door derden tegengaan als dit hinder veroorzaakt, door betaald parkeren overdag (werkers/ winkelend publiek van elders) en/of in de nacht (bewoners van aanliggende buurten) met ruime vergunningen

3.6 Parkeren en stallen bij ruimtelijke ontwikkelingen

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen leveren meer verkeer op. De gemeente streeft enerzijds naar een goede bereikbaarheid van ontwikkelingen maar wil tegelijk ook de negatieve effecten van toenemend auto- en fietsgebruik (zoals foutgeparkeerde auto's en fietsen in de openbare ruimte) reguleren. Om de parkeerdruk te verlagen wordt voor elke nieuwe ruimtelijke ontwikkeling een parkeereis voor zowel auto- als fietsparkeren gesteld.

De beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 regelt het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen dat gerealiseerd moet worden, ofwel de parkeereis. Deze wordt tegelijkertijd met deze nota parkeerbeleid aan het bestuur aangeboden. In bijlage 2 worden de uitgangspunten van de beleidsregels kort samengevat.

Handelswijze bij grootschalige gebiedsontwikkelingen

In de systematiek van de omgevingsvisie gaat dit om 'woonwerkgebieden' met Havenkwartier en Haveneiland als voorbeeld. Als programma wordt toegevoegd in een bestaand gebied, neemt de vraag naar parkeerplaatsen toe. Om te voorkomen dat dit leidt tot overdruk of overlast in het omliggende gebied stellen we een parkeereis op. Het plan moet dan zelf voorzien in de extra parkeerplaatsbehoefte (of afkoop in een deel van zone binnenstad). We hanteren een regeling die flexibiliteit en maatwerk mogelijk maakt en aansluit op de gewenste mobiliteitstransitie.

Uitgangspunt bij grootschalige gebiedsontwikkelingen zoals Centrum & Schil en Keizerslanden blijft een parkeereis, die gebaseerd is op de gebiedstypering zoals weergegeven in de omgevingsvisie en die aansluit bij kencijfers zoals die door het nationaal onderzoeksinstituut CROW zijn gepubliceerd. Indien voor een andere benadering wordt gekozen, dient hierbij te allen tijde duidelijk gemaakt te worden dat dit een uitzondering vormt op de reguliere aanpak zoals deze is omschreven.

Uitgangspunten voor **ruimtelijke ontwikkelingen (in omgevingsvisie 'woonwerkgebieden'):**

- De Parkeereis komt tot stand op basis van de parkeernormen zoals vermeld in bijlage 1 van deze nota parkeerbeleid en dient door de ruimtelijke ontwikkeling te worden ingevuld;
- In de Beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 staat hoe deze parkeereis moet worden berekend en hoe deze kan worden ingevuld.

Aanbevelingen (geen voorschriften)

Het nationaal onderzoeksinstituut CROW geeft in haar publicaties op allerlei fronten suggesties voor regulering. Als gemeente is het aan ons regulering af te wegen tegen de autonome voortgang vanuit de maatschappij. We willen voorkomen dat regulering het ontwikkelingstempo onnodig forceert of voor complicaties zorgt binnen het algemene uitgangspunt van het zoveel mogelijk faciliteren van realisatie van projecten.

Concreet volgt Deventer de suggesties van het CROW voor regulering op drie gebieden (nog) niet op. Het betreft deelmobiliteit, laadvoorzieningen en afwijkende fietsmaten. De gemeente ziet dit als maatwerk en niet als dwingende eis. Per onderwerp is de motivatie hiervoor als volgt.

Deelmobiliteit

Deventer stimuleert deelauto's en -fietsen, maar is terughoudend met het verlagen van de parkeereis bij nieuwe ontwikkelingen. Ervaring leert dat deelmobiliteit in de praktijk vaak lastig te borgen is. Contracten blijken soms onhoudbaar en financiering door Verenigingen van Eigenaren (VvE's) stuit regelmatig op weerstand. Dit kan leiden tot parkeernormen die zijn verlaagd zonder dat er een werkend alternatief tegenover staat.

- Om overlast in de openbare ruimte te voorkomen, hanteert Deventer bij maatwerk de volgende strikte voorwaarden:
- Beschikbaarheid: Het deelconcept moet al bij de verkoop van de woningen beschikbaar zijn voor potentiële bewoners.
- Stimulering: Er moet een 'welkomstaanbod' zijn waarbij gebruikers minimaal een half jaar met korting kennismaken met het systeem.
- Borging: De continuïteit moet via een wederzijds contract juridisch gegarandeerd zijn voor de volledige gebruiksperiode.
- Begrenzing: Deelmobiliteit vervangt nooit de volledige parkeereis. In de praktijk gaat het om maximaal twee auto's per locatie (of vier bij grote gebiedsontwikkelingen). Het college beoordeelt elk verzoek op basis van een specifieke motivatie.

Elektrisch laden

Het Deventer omgevingsprogramma laadinfrastructuur vormt het integrale document voor uitwerking van elektrisch laden. Dit document is voor Deventer hierin leidend. Hoofdinsteek is dat laadpunten op eigen terrein door betrokkenen worden gerealiseerd. Op plaatsen waar dit onmogelijk blijkt zorgt de gemeente voor een basisaanbod in de openbare ruimte. Deventer legt geen dwingende percentages op voor laadpunten bij bouwprojecten om de volgende redenen:

- Marktbehoefte: Elektrisch laden is inmiddels een standaard eis van kopers en ontwikkelaars en bepalend voor de courantheid van ruimtelijke ontwikkelingen in de markt. De overheid hoeft dit niet extra te stimuleren.
- Flexibiliteit: Bij het creëren van aanbod van laadinfrastructuur spelen een aantal zaken, zoals aanvoer en ruimte van elektriciteit, keuze uit een breed aanbod van soorten laadinfrastructuur et cetera. We willen als gemeente geen eisen stellen die binnen de vrije marktkeuzes onbedoeld juist tot beperkingen kunnen leiden.
- Regelgeving: Het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) is één van de 4 algemene maatregelen van bestuur onder de Omgevingswet. Het Bbl bevat regels over oplaadpunten bij zowel nieuwe als bestaande bouwwerken. In de herziene Europese Energy Performance of Buildings Directive (EPBD IV) worden deze verplichtingen verder aangescherpt.

Afwijkende fietsen

Het CROW adviseert extra ruimte voor grotere fietsen, zoals bakfietsen en fatbikes. Deventer stimuleert dit, maar ziet het als maatwerk. Hiervoor zijn twee hoofdredenen. De eerste is dat de bestaande regelgeving al rekening houdt met een deel afwijkende fietsen. De tweede is dat de trend in soorten fietsen snel verandert. We willen geen regels stellen die door de snelle ontwikkelingen niet meer van toepassing bepaalde soorten fietsen blijken te zijn.

Wanneer de functie van een gebouw daarom vraagt, blijft het uiteraard gewenst dat de stallingsruimte qua afmetingen en inrichting hierop wordt aangepast. Eventuele extra eisen en de wijze van invulling zien we dan als maatwerk. In het specifieke geval van toepassen van een gemeenschappelijke fietsenberging bij woongebouwen geeft een separate beleidsregel van de gemeente hier concrete richtlijnen voor.



4. Organisatie en bedrijfsvoering

In dit laatste hoofdstuk staat de organisatie van de parkeersector centraal. Hoe verhouden wij ons als gemeente tot onze klanten: de parkeerders van binnen en buiten de stad? Hoewel deze paragraaf losstaat van de systematiek van de Omgevingswet, biedt het essentieel inzicht in onze bedrijfsvoering en levert het delen van de motivatie voor keuzes die we als gemeente maken binnen de parkeersector. Achtereenvolgens behandelen we de klantrelaties, de financiële huishouding, monitoring en de interne organisatie.

4.1 Klant en participatie

De gemeente Deventer treedt op als aanbieder van parkeervoorzieningen, soms als enige speler en soms in een open markt. In beide rollen staat de klant centraal. Wij streven naar eenvoudige, transparante producten en communiceren in duidelijke taal. Achter de schermen verbeteren wij continu onze dienstverlening om het gebruiksgemak te vergroten.

Participatie

De mening van onze inwoners en ondernemers peilen we op twee manieren:

- Projectmatige participatie: Parkeren is een vast onderdeel van grotere mobiliteitsprojecten. Een voorbeeld is de bewonerspeiling 'Goed op weg' voor de binnenstad en periferie. Ook bij de uitwerking van het fietsbeleid betrekken we gebruikers intensief.
- Belangenvertegenwoordiging: Voor deze nota is een brede groep stakeholders geconsulteerd. Dit varieert van buurt- en wijkverenigingen tot belangenorganisaties van ondernemers, woningcorporaties, projectontwikkelaars en makelaars. Hun input vormt de basis voor de geactualiseerde uitgangspunten.

Communicatie

Heldere communicatie over onze keuzes en het parkeeraanbod is essentieel. Onze integrale aanpak loopt uiteen van informatie op de website tot bewonersavonden bij wijzigingen in de regulering. Tijdens de reis informeren we automobilisten realtime over de parkeercapaciteit via het Parkeerroute-informatiesysteem (PRIS). Goede informatie voorkomt zoekverkeer en onduidelijkheid. Hoewel we alternatieven voor de auto stimuleren, zorgen we voor een positieve ervaring voor wie wel voor de auto kiest.

Betaalgemak en digitalisering

Door de opkomst van pinnen beperken we het aantal automaten voor contant geld in parkeergarages tot een minimum. Op straat is contant betalen nagenoeg verdwenen; hier werken we volledig op basis van kenteken parkeren. Naast betalen bij de automaat kunnen klanten gebruikmaken van diverse parkeerapps. Dit biedt extra gemak, zoals betalen per minuut en maandelijks facturatie. Daar staat een kleine opslag tegenover ten opzichte van het gemeentelijk tarief.

Eenduidigheid en vindbaarheid

Om het gebruik te vereenvoudigen, hebben we de zonering voor parkeernormen gelijkgetrokken met de zones voor betaald parkeren en vergunningen. Door deze eenduidige kaartbeelden ziet de gebruiker in de nieuwe systematiek van de Omgevingswet direct welke regels en randvoorwaarden er gelden op een specifiek adres.

4.2 Financiële huishouding

De geldstromen binnen het parkeerdomein zijn complex. Het Meerjaren Perspectief Parkeren (MPP) is het centrale document waarin de raad jaarlijks de financiële kaders vaststelt. Dit MPP biedt een doorkijk van tien jaar naar de inkomsten, uitgaven en de stand van de reserve parkeren. De financiële huishouding kent drie niveaus: de relatie met de raad, de gemeentelijke kostenbeheersing en de tarieven voor de gebruiker.



Financiën en de raad

De gemeente is op de openbare weg de enige aanbieder van parkeerruimte. Voor parkeergarages en afgesloten terreinen opereren we echter in een concurrerende markt. Dit betekent dat we btw afdragen en moeten voldoen aan de wet Markt en Overheid. Het MPP bevat de noodzakelijke informatie voor een transparant beleid hierin. Investerings in bijvoorbeeld parkeerapparatuur en onderhoud worden over de gebruikelijke termijn afgeschreven. De reserve parkeervoorzieningen vangt schommelingen in de begroting op en garandeert de continuïteit van het aanbod.

Beheersing van gemeentelijke kosten

Ons uitgangspunt is om parkeervoorzieningen betaalbaar te houden door te kiezen voor een functioneel basisniveau. Gemeentelijke garages hebben daarom vaak een soberder uitstraling dan commerciële varianten. Ook streven we naar een optimale bezettingsgraad om het rendement gezond te houden. Toch staan de marges onder druk door:

- Inflatie: Stijgende prijzen voor beheer, onderhoud en vervanging als gevolg van een onzekere economie.
- Kwaliteit van de leefomgeving: De keuze voor 'blik uit het zicht' (ondergronds of gebouwd parkeren) is aanzienlijk duurder dan parkeren op straat. Op termijn zal het rendement van de parkeersector hierdoor naar verwachting dalen.

Kosten voor de gebruiker

Inwoners kiezen zelf voor het bezit van een auto of fiets en zijn in principe zelf verantwoordelijk voor de gevolgen en kosten daarvan. De gemeente rekent de kosten voor ruimte en diensten daarom door aan de gebruiker. In specifieke gevallen draagt de gemeenschap echter (deels) bij, omdat de kosten niet volledig op de gebruiker verhaald kunnen worden (bijvoorbeeld omdat andere doelgroepen de parkeerkrapte veroorzaken) of omdat er een maatschappelijk belang is. Dit geldt voor:

- Parkeervoorzieningen voor mindervaliden.
- Bewonersvergunningen op straat en bewonersabonnementen in garages.
- Het optimaal benutten van parkeergarages in de daluren (bijv. voor vergunninghouders in de nacht).

4.3 Monitoring en interne bedrijfsvoering

Naast financiële transparantie vormen monitoring en een efficiënte organisatie de basis voor ons parkeerbeleid. Om het jaar houden we een uitgebreide parkeertelling in en rond de gereguleerde gebieden. We brengen hierbij het totale aantal parkeerplaatsen en het gebruik door bewoners, werknemers en bezoekers in kaart. Dit geeft een helder beeld van de parkeerdruk. Op basis van deze data bepalen we waar we de benutting kunnen verbeteren of waar extra regulering nodig is.

Toekomstgerichte planning

Deze data helpen ook bij lange termijn keuzes over investeringen in nieuwe parkeercapaciteit. We gebruiken hiervoor een actuele planningsmethodiek die ook vooruitkijkt in de tijd. Zo borgen we bij het verlenen van omgevingsvergunningen dat er ook in de toekomst voldoende parkeerplekken beschikbaar blijven en voorkomen we capaciteitsproblemen achteraf.

Digitale innovatie en systemen

De interne bedrijfsvoering wordt continu gemoderniseerd om optimaal te functioneren. Belangrijke speerpunten zijn:

- Digitalisering: We digitaliseren het gebruik van parkeervoorzieningen en de handhaving volledig. Dit maakt innovatief zoals het gebruik van een scanauto voor handhaving van het parkeren mogelijk.
- Landelijke aansluiting: We koppelen onze systemen aan nationale databanken voor het opslaan en raadplegen van parkeerrechten. Dit maakt realtime beschikbaarheid digitaal beschikbaar, dat gebruikt wordt in de bepaling van optimale routes in navigatieapps.
- Gebruikersgericht: Bij de vernieuwing van systemen wegen we de wensen en signalen van de Deventer bevolking nadrukkelijk mee. Mede hierdoor houden we de Deventer parkeerapp actueel en optimaal bruikbaar.



Bijlage 1: Parkeernormen per zone voor fiets en auto in Deventer.

 Fiets	Pagina 1/3					Eenheid
	Centrum	Schil	Overig beb. kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	

Hoofdgroep wonen

Koop, huis, vrijstaand	5,0	5,0	5,0	5,0		woning
Koop, huis, twee onder één kap	5,0	5,0	5,0	5,0		woning
Koop, huis, tussen of hoekhuis	5,0	5,0	5,0	5,0		woning
Koop, appartement, >100 m2 bvo	5,0	5,0	5,0	5,0		woning
Koop, appartement, 75-100 m2 bvo	4,3	4,3	4,3	4,3		woning
Koop, appartement, <75 m2 bvo	3,3	3,3	3,3	3,3		woning
Huur, huis, vrije sector	5,0	5,0	5,0	5,0		woning
Huur, huis, sociale huur	5,0	5,0	5,0	5,0		woning
Huur, appartement, vrij, >100 m2 bvo	5,0	5,0	5,0	5,0		woning
Huur, app, vrije sector, 75 - 100 m2 bvo	4,3	4,3	4,3	4,3		woning
Huur, app, vrije sector, <75 m2 bvo	3,3	3,3	3,3	3,3		woning
Huur, app, sociale huur, >100 m2 bvo	5,0	5,0	5,0	5,0		woning
Huur, app, sociale huur, 75-100 m2 bvo	4,3	4,3	4,3	4,3		woning
Huur, app, sociale huur, <75 m2 bvo	3,3	3,3	3,3	3,3		woning
Huur, app, sociaal / vrij, < 30 m3 bvo	2,5	0,4	0,5	0,5		woning
Idem ('campuscontract')	1,4	1,4	1,4	1,4		kamer
Aanleunwoning, serviceflat	0,6	0,6	0,6	0,6		woning
Kleine eenpersoonswoning (Tiny house)	2,5	2,5	2,5	2,5		woning
Waarvan bezoekers per woning (Op te tellen bij bovenstaande normen)	0,3	0,3	0,25	0,2		

Hoofdgroep werken

Kantoor (zonder baliefunctie)	1,7	1,2	1,1	0,8		100 m2 bvo
Commerciele dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	3,0	2,1	1,4	1,1		100 m2 bvo
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekers-extensief (industrie, werkplaats e.a.)	1,4	1,1	0,9	0,9		100 m2 bvo
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekers-extensief (loods, opslag e.a.)	0,6	0,5	0,4	0,4		100 m2 bvo
Bedrijfsverzamelgebouw	1,2	0,9	0,8	0,7		100 m2 bvo
Particuliere opslagruimte	n.v.t.	n.v.t.	6,0	6,0		Vestiging

Hoofdgroep winkelen en boodschappen

Buurtsupermarkt	3,7	2,7	2,1	n.v.t.		100 m2 bvo
Fullservice supermarkt	5,4	4,1	3,5	n.v.t.		100 m2 bvo
Grote supermarkt (XL)	5,4	4,1	3,5	n.v.t.		100 m2 bvo
Groothandel (levensmiddelen)	n.v.t.	1,7	1,4	n.v.t.		100 m2 bvo
Groothandel (Algemeen)	n.v.t.	1,7	1,4	n.v.t.		100 m2 bvo

Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum

- Met 20.000 - 30.000 inwoners	3,3	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.		100 m2 bvo
- Met 30.000 - 50.000 inwoners	3,4	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.		100 m2 bvo
- Met 50.000 - 100.000 inwoners	3,8	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.		100 m2 bvo
- Met 100.000 - 175.000 inwoners	3,9	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.		100 m2 bvo
- Met meer dan 175.000 inwoners	3,6	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.		100 m2 bvo





Fiets

Pagina 2/3

	Centrum	Schil	Overig beb. kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Eenheid
Buurt- en dorpscentrum	n.v.t.	3,1	3,7	n.v.t.		100 m2 bvo
Wijkcentrum (klein)	n.v.t.	3,7	4,5	n.v.t.		100 m2 bvo
Wijkcentrum (gemiddeld)	n.v.t.	4,3	5,1	n.v.t.		100 m2 bvo
Wijkcentrum (groot)	n.v.t.	4,8	5,7	n.v.t.		100 m2 bvo
Stadsdeelcentrum	n.v.t.	5,2	6,3	n.v.t.		100 m2 bvo
Weekmarkt	3,4	3,6	3,0	n.v.t.		100 m2 bvo
Kringloopwinkel	n.v.t.	2,5	1,6	1,3		100 m2 bvo
Bruin- en witgoedzaken	0,4	0,4	0,3	0,3		100 m2 bvo
Woonwarenhuis / woonwinkel	0,4	0,4	0,3	0,3		100 m2 bvo
Woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	n.v.t.	0,3	0,3		100 m2 bvo
Meubelboulevard / woonboulevard	n.v.t.	0,5	0,4	n.v.t.		100 m2 bvo
Winkelboulevard	n.v.t.	0,5	0,4	n.v.t.		100 m2 bvo
Outletcentrum	n.v.t.	0,5	0,4	0,2		100 m2 bvo
Bouwmarkt	n.v.t.	0,5	0,4	0,3		100 m2 bvo
Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	n.v.t.	0,5	0,4	0,3		100 m2 bvo
Groencentrum (inclusief buitenruimte)	n.v.t.	0,5	0,4	0,3		100 m2 bvo

Hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning

Bibliotheek	4,0	4,0	3,3	2,6		100 m2 bvo
Museum	1,7	1,3	0,9	0		100 m2 bvo
Bioscoop	9,0	7,5	3,5	1,7		100 m2 bvo
Filmtheater / Filmhuis	9,0	7,5	3,5	1,7		100 m2 bvo
Theater / schouwburg	26,0	20,5	17,5	12,0		100 m2 bvo
Musicaltheater	26,0	20,5	17,5	12,0		100 m2 bvo
Casino	2,0	2,0	1,7	1,7		100 m2 bvo
Bowlingcentrum	4,5	3,2	2,6	2,5		per baan
Biljart- / snookercentrum	2,5	1,9	1,6	1,2		per tafel
Dansstudio	5,9	3,7	3,0	2,0		100 m2 bvo
Fitnessstudio / sportschool	5,9	3,7	3,0	2,0		100 m2 bvo
Fitnesscentrum	5,9	3,7	3,0	2,0		100 m2 bvo
Wellness (thermen, kuur, beauty)	n.v.t.	n.v.t.	4,0	4,0		100 m2 bvo
Sauna, Hammam	5,5	4,0	4,0	4,0		100 m2 bvo
Sporthal	5,5	3,9	3,0	2,5		100 m2 bvo
Sportzaal	6,7	3,9	2,7	2,1		100 m2 bvo
Tennishal	0,8	0,6	0,5	0,5		100 m2 bvo
Padelhal	1,6	1,2	1,0	1,0		100 m2 bvo
Squashhal	5,1	3,4	3,0	2,5		100 m2 bvo
Zwembad overdekt	n.v.t.	26,0	20,0	12,5		100m2 bassin
Zwembad openlucht	n.v.t.	34,0	28,0	13,5		100m2 bassin
Zwemparadijs	n.v.t.	n.v.t.	9,5	9,5		100m2 bassin
Sportveld	57,5	57,5	57,5	57,5		ha netto terrein
Stadion	0,2	0,2	0,2	n.v.t.		zitplaats
Kunstijsbaan (kleiner dan 400m)	3,1	2,5	2,1	1,8		100 m2 bvo
Kunstijsbaan (400 m)	n.v.t.	3,9	3,4	3,1		100 m2 bvo
Ski- en snowboardhal	n.v.t.	n.v.t.	3,5	n.v.t.		100 m2 sneeuw





Fiets

Pagina 3/3

	Centrum	Schil	Overig beb. kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Eenheid
Jachthaven	0,2	0,2	0,2	0,2		ligplaats
Golfoefencentrum (pitch & putt)	n.v.t.	n.v.t.	17,5	17,5		centrum
Golfbaan (18 holes)	n.v.t.	n.v.t.	17,5	17,5		18 holes
Indoorspeeltuin (Alle groottes)	1,5	1,5	1,0	0,6		100 m2 bvo
Kinderboerderij, stadsboerderij	12,5	12,5	12,5	12,5		gem. boerderij
Manege (paardenhouderij)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,6		per box
Dierenpark	10,8	10,8	10,8	10,8		ha netto terrein
Attractie- en pretpark	n.v.t.	n.v.t.	10,8	10,8		ha netto terrein
Volkstuin	n.v.t.	1,9	1,8	1,6		10 tuinen
Plantentuin (botanische tuin)	n.v.t.	19,7	14,1	11,0		per tuin

Hoofdgroep horeca en (verblijfs)recreatie

Camping (kampeerterrein)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,2		standplaats
Bungalowpark (huisjescomplex)	n.v.t.	n.v.t.	0,2	0,2		bungalow
Hotel (Alle niveaus)	0,2	0,2	0,2	0,2		10 kamers
Café / bar / cafetaria	11,5	11,5	11,5	n.v.t.		100 M2 bvo
Restaurant (inclusief fastfoodrestaurant)	11,5	11,5	11,5	n.v.t.		100 M2 bvo
Discotheek	12,5	12,5	10,0	5,5		100 M2 bvo
Evenementen-, beurs- of congresgebouw	1,0	1,0	1,0	n.v.t.		100 M2 bvo
Stedelijke evenementen (Alleen 2013)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.		100 bezoekers

Hoofdgroep gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Huisartsenpraktijk (-centrum)	1,4	1,4	1,1	0,5		
Apotheek *	7,0	7,0	7,0	n.v.t.		locatie
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,4	1,4	1,1	0,5		beh. kamer
Consultatiebureau	1,4	1,4	1,1	0,5		beh. kamer
Consultatiebureau voor ouderen	1,4	1,4	1,1	0,5		beh. kamer
Tandartsenpraktijk (-centrum)	2,7	2,7	2,4	1,9		beh. kamer
Gezondheidscentrum *	1,4	1,4	1,1	0,5		beh. kamer
Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,6	0,6	0,8	0,8		wooneenheid
Ziekenhuis *	1,1	1,0	1,0	0,8		100 M2 bvo
Crematorium, begraafplaats	n.v.t.	n.v.t.	6,5	6,5		**
Penitaire inrichting	0,5	0,5	0,5	0,5		10 cellen
Religiegebouw	4,0	4,0	4,0	n.v.t.		10 zitplaatsen

* 2013: Bezoek- en medewerkersnorm opgeteld

** per deels gelijktijdige plechtigheid

Hoofdgroep onderwijs 2025

Kinderdagverblijf (creche)	1,0	1,0	0,8	0,8		100 M2 bvo
Basisschool	11,5	11,5	11,5	11,5		leslokaal
Middelbare school	80,0	80,0	80,0	80,0		100 leerlingen
ROC	48,0	48,0	48,0	48,0		100 leerlingen
Hogeschool	64,0	64,0	64,0	64,0		100 studenten
Universiteit	64,0	64,0	64,0	64,0		100 studenten
Avondonderwijs of vrijetijds onderwijs	3,8	3,8	3,8	3,8		10 studenten





	Centrum	Schil	Overig beb. kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Eenheid
--	---------	-------	--------------------	------------------	-------------------	---------

Hoofdgroep wonen

Koop, huis, vrijstaand	1,4	1,5	1,8	2,1		woning
Koop, huis, twee onder één kap	1,2	1,4	1,7	1,9		woning
Koop, huis, tussen of hoekhuis	1,1	1,3	1,5	1,7		woning
Koop, appartement, >100 m2 bvo	1,1	1,3	1,6	1,8		woning
Koop, appartement, 75-100 m2 bvo	1,0	1,1	1,2	1,4		woning
Koop, appartement, <75 m2 bvo	0,9	1,0	1,2	1,3		woning
Huur, huis, vrije sector	0,9	1,1	1,2	1,4		woning
Huur, huis, sociale huur	0,7	0,8	1,0	1,1		woning
Huur, appartement, vrij, >100 m2 bvo	0,9	1,1	1,2	1,3		woning
Huur, app, vrije sector, 75 - 100 m2 bvo	0,6	0,7	0,9	1,0		woning
Huur, app, vrije sector, <75 m2 bvo	0,5	0,6	0,8	0,9		woning
Huur, app, sociale huur, >100 m2 bvo	0,6	0,7	0,9	1,0		woning
Huur, app, sociale huur, 75-100 m2 bvo	0,5	0,6	0,8	0,9		woning
Huur, app, sociale huur, <75 m2 bvo	0,4	0,6	0,8	0,8		woning
Huur, app, sociaal / vrij, < 30 m3 bvo	0,3	0,4	0,5	0,5		kamer
Idem ('campuscontract')	0,0	0,0	0,1	0,3		kamer
Aanleunwoning, serviceflat	0,2	0,8	0,8	0,9		woning
Kleine eenpersoonswoning (Tiny house)	n.v.t.	n.v.t.	0,4	0,4		woning
Waarvan bezoekers per woning (Op te tellen bij bovenstaande normen)	0,1	0,1	0,15	0,2		

Hoofdgroep werken

Kantoor (zonder baliefunctie)	1,2	1,6	1,7	2,6	5%	100 m2 bvo
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	1,6	1,9	2,3	3,6	20%	100 m2 bvo
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekers- extensief (industrie, werkplaats e.a.)	1,4	1,8	2,2	2,4	5%	100 m2 bvo
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekers- extensief (loods, opslag e.a.)	0,7	0,8	1,1	1,1	5%	100 m2 bvo
I Bedrijfsverzamelgebouw	1,1	1,4	1,6	2,0		100 m2 bvo
II Particuliere opslagruimte	n.v.t.	n.v.t.	10,0	10,0		Vestiging

Hoofdgroep winkelen en boodschappen

Buurtsupermarkt	1,9	2,7	3,4	n.v.t.	89%	100 m2 bvo
Fullservice supermarkt	3,3	4,3	5,2	n.v.t.	93%	100 m2 bvo
Grote supermarkt (XL)	5,9	6,8	7,7	n.v.t.	84%	100 m2 bvo
Groothandel (levensmiddelen)	n.v.t.	5,7	5,9	n.v.t.	80%	100 m2 bvo
Groothandel (Algemeen)	n.v.t.	6,4	6,4	n.v.t.	80%	100 m2 bvo
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum						
- Met 20.000 - 30.000 inwoners	3,3	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	82%	100 m2 bvo
- Met 30.000 - 50.000 inwoners	3,4	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	88%	100 m2 bvo
- Met 50.000 - 100.000 inwoners	3,8	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	92%	100 m2 bvo
- Met 100.000 - 175.000 inwoners	3,9	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	96%	100 m2 bvo
- Met meer dan 175.000 inwoners	3,6	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	99%	100 m2 bvo



Auto

Pagina 2/3

		Centrum	Schil	Overig beb. kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Eenheid
	Buurt- en dorpscentrum	n.v.t.	3,1	3,7	n.v.t.	72%	100 m2 bvo
	Wijkcentrum (klein)	n.v.t.	3,7	4,5	n.v.t.	76%	100 m2 bvo
	Wijkcentrum (gemiddeld)	n.v.t.	4,3	5,1	n.v.t.	79%	100 m2 bvo
	Wijkcentrum (groot)	n.v.t.	4,8	5,7	n.v.t.	81%	100 m2 bvo
	Stadsdeelcentrum	n.v.t.	5,2	6,3	n.v.t.	85%	100 m2 bvo
III	Weekmarkt	n.v.t.	0,2	0,2	n.v.t.	85%	100 m2 bvo
	Kringloopwinkel	n.v.t.	1,2	1,7	2,3	89%	100 m2 bvo
	Bruin- en witgoedzaken	3,7	5,6	7,4	9,3	92%	100 m2 bvo
	Woonwarenhuis / woonwinkel	1,2	1,6	1,7	2,0	91%	100 m2 bvo
	Woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	n.v.t.	4,8	5,2	95%	100 m2 bvo
	Meubelboulevard / woonboulevard	n.v.t.	1,9	2,3	n.v.t.	93%	100 m2 bvo
	Winkelboulevard	n.v.t.	3,5	4,0	n.v.t.	94%	100 m2 bvo
	Outletcentrum	n.v.t.	8,8	9,6	10,4	94%	100 m2 bvo
	Bouwmarkt	n.v.t.	1,5	2,0	2,5	87%	100 m2 bvo
	Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	n.v.t.	2,3	2,6	2,9	89%	100 m2 bvo
	Groencentrum (inclusief buitenruimte)	n.v.t.	2,3	2,6	2,9	89%	100 m2 bvo

Hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning

	Bibliotheek	0,5	0,8	1,1	1,4	97%	100 m2 bvo
mw	Museum	0,4	0,6	1,0	n.v.t.	95%	100 m2 bvo
IV	Bioscoop	3,2	7,9	11,0	13,7	94%	100 m2 bvo
V	Filmtheater / Filmhuis	2,6	5,2	7,7	9,9	97%	100 m2 bvo
VI	Theater / schouwburg	7,3	7,9	9,8	12,0	87%	100 m2 bvo
VI	Vlakvloertheater	2,9	3,4	3,9	5,1	86%	100 m2 bvo
VII	Musicaltheater	2,9	3,4	3,9	5,1	86%	100 m2 bvo
	Casino	5,9	6,1	6,5	8,0	86%	100 m2 bvo
	Bowlingcentrum	1,6	2,2	2,8	2,8	89%	per baan
	Biljart- / snookercentrum	0,9	1,1	1,4	1,8	87%	per tafel
	Dansstudio	1,5	3,8	5,4	7,4	93%	100 m2 bvo
	Fitnessstudio / sportschool	1,4	3,4	4,7	6,5	87%	100 m2 bvo
	Fitnesscentrum	1,7	4,4	6,2	7,4	90%	100 m2 bvo
	Wellness (thermen, kuur, beauty)	n.v.t.	n.v.t.	9,3	10,3	94%	100 m2 bvo
	Sauna, Hammam	2,5	4,6	6,6	7,3	99%	100 m2 bvo
VIII	Sporthal	1,5	2,1	2,7	3,5	96%	100 m2 bvo
VIII	Sportzaal	1,1	1,9	2,7	3,6	94%	100 m2 bvo
	Tennishal	0,3	0,4	0,5	0,5	87%	100 m2 bvo
mw	Padelhal	0,4	0,5	0,7	0,7	87%	100 m2 bvo
	Squashhal	1,6	2,4	2,7	3,2	84%	100 m2 bvo
IX	Zwembad overdekt	n.v.t.	10,7	11,5	13,3	97%	100m2 bassin
IX	Zwembad openlucht	n.v.t.	10,1	12,9	15,8	99%	100m2 bassin
mw	Zwemparadijs	n.v.t.	n.v.t.	4,0	4,0	99%	100m2 bassin
mw	X Sportveld	20,0	20,0	20,0	20,0	95%	ha netto terrein
mw	Stadion	0,12	0,12	0,12	n.v.t.	99%	zitplaats
	Kunstijsbaan (kleiner dan 400m)	1,2	1,4	1,7	2,1	98%	100 m2 bvo
	Kunstijsbaan (400 m)	n.v.t.	2,1	2,4	2,8	98%	100 m2 bvo
	Ski- en snowboardhal	n.v.t.	n.v.t.	2,4	n.v.t.	98%	100 m2 sneeuw
mw	Jachthaven	0,6	0,6	0,6	0,6		ligplaats
mw	XI Golfoefencentrum (pitch & putt)	n.v.t.	n.v.t.	50,7	56,2	93%	centrum
XII	Golfbaan (18 holes)	n.v.t.	n.v.t.	95,6	118,3	98%	18 holes





Auto

Pagina 3/3

		Centrum	Schil	Overig beb. kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Eenheid
	Indoorspeeltuin gemiddeld en kleiner	2,9	3,7	4,4	5,1	97%	100 m2 bvo
	Indoorspeeltuin groot	3,5	4,3	5,3	6,1	98%	100 m2 bvo
	Indoorspeeltuin zeer groot	3,7	4,6	5,5	6,4	98%	100 m2 bvo
mw	Kinderboerderij, stadsboerderij	4,7	3,7	4,4	5,1	97%	boerderij
mw	Manege (paardenhouderij)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,4	90%	per box
mw	Dierenpark	8,0	8,0	8,0	8,0	99%	ha netto terrein
mw	Attractie- en pretpark	n.v.t.	n.v.t.	8,0	8,0	99%	ha netto terrein
	Volkstuin	n.v.t.	1,3	1,4	1,5	100%	10 tuinen
mw	Plantentuin (botanische tuin)	n.v.t.	7,5	10,5	13,5	99%	per tuin

Hoofdgroep horeca en (verblijfs)recreatie

XIII	Camping (kampeerterrein)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,2	90%	standplaats
	Bungalowpark (huisjescomplex)	n.v.t.	n.v.t.	1,6	2,1	90%	per complex
	Hotel 1 ster	0,4	0,8	2,3	4,5	77%	10 kamers
	Hotel 2 sterren	1,4	2,2	3,9	6,3	80%	10 kamers
	Hotel 3 sterren	2,0	3,1	4,7	6,8	77%	10 kamers
	Hotel 4 sterren	3,2	4,9	6,8	9,0	73%	10 kamers
	Hotel 5 sterren	5,0	7,6	10,1	12,6	65%	10 kamers
mw	Café / bar / cafetaria	5,0	5,0	6,0	n.v.t.	90%	100 M2 bvo
mw	Restaurant (inclusief fastfoodrestaurant)	5,0	5,0	6,0	8,0	90%	100 M2 bvo
	Discotheek	6,1	12,3	18,4	20,8	99%	100 M2 bvo
mw	Evenementen-, beurs- of congresgebouw	4,0	5,5	7,5		99%	100 M2 bvo

Hoofdgroep gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

	Huisartsenparktijk (-centrum)	2,1	2,5	3,0	3,3	89%	beh. kamer
	Apotheek	2,3	2,8	3,2	n.v.t.	45%	apothek
	Fysiotherapiepraktijk (-dentrum)	1,3	1,5	1,8	2,0	57%	beh. kamer
	Consultatiebureau	1,3	1,6	1,9	2,0	50%	beh. kamer
	Consultatiebureau voor ouderen	1,3	1,6	1,9	2,2	50%	beh. kamer
	Tandartsenpraktijk (-centrum)	1,6	2,0	2,4	2,7	47%	beh. kamer
XIV	Gezondheidscentrum	1,6	1,9	2,2	2,5	55%	beh. kamer
mw	XV Ziekenhuis	1,4	1,6	1,7	2,0	29%	100 M2 bvo
	XVI Crematorium	n.v.t.	n.v.t.	30,1	30,1	99%	**
	Begraafplaats	n.v.t.	n.v.t.	31,6	31,6	97%	**
						** per deels gelijktijdige plechtigheid	
	Penitaire inrichting	1,7	2,2	3,3	3,7	37%	10 cellen
XVII	Religiegebouw	0,2	0,2	0,2	n.v.t.		zitplaats
XVIII	Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,6	0,6	0,6	n.v.t.	60%	wooneenheid

Hoofdgroep onderwijs

XIX	Kinderdagverblijf (creche)	0,9	1,1	1,2	1,5	0%	100 M2 bvo
XIX	Basisonderwijs	0,8	0,8	0,8	0,8	48%	leslokaal
XX	Middelbare school	3,3	4,0	4,3	4,9	11%	100 leerlingen
XX	ROC	4,2	4,8	5,2	5,9	7%	100 leerlingen
XX	Hogeschool	8,3	8,9	9,5	10,9	72%	100 studenten
XX	Universiteit	11,7	13,5	14,7	16,8	48%	100 studenten
XX	Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs	4,0	5,0	6,0	10,5	95%	10 studenten



Voetnoten bij de tabel auto parkeernormen

- mw Globale indicatie, maatwerk gewenst, rekening houden met lokale aspecten
- I Gelijkwaardige mix kantoor zonder balie, arbeidsintensieve en -extensieve bedrijven
- II Aantal parkeerplaatsen is onafhankelijk van de omvang van het gebouw
- III Bij klein wijk-, buurt- of dorpscentrum. Neem forse marge. 1 m2 kraam = 6 m2 bruto vloeroppervlak (hierna bvo) (indien geen parkeerplaats bij kraam, dan + 1,0 pp per standhouder).
- IV 1 zitplaats is circa 3 m2 bvo, rekening houden met overlap tussen voorstellingen (+40%), kengetallen zijn drukste voorstelling / dag / maand
- V Idem bioscoop, maar overlap is 20%.
- VI 100 zitplaatsen is 300 m2 bvo
- VII 100 zitplaatsen is 840 m2 bvo
- VIII Bij grote aantallen bezoekers zijn de normen te laag
- IX Combinatie openlucht en overdekt: Berekenen naar aandeel van beide soorten bassins
- X Normen exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten
- XI Uitgaande van een omvang van circa 6 hectare
- XII Uitgaande van 60 - 70 hectare oppervlak
- XIII Exclusief 10% voor gasten van bezoekers
- XIV Exclusief parkeren voor een apotheek, indien aanwezig
- XV Maatwerkberekening in detail mogelijk o.b.v. volgende indicaties:
- Bezoek klinische patiënten: 0,5 p.p. per bed bij beperkt aantal bezoeken per dag,
 - 0,25 p.p. per bed bij gespreide bezoektijden
 - Dagverplegings- respectievelijk deeltijdbehandelingspatiënten: 0,5 p.p. per bed respectievelijk plaats
 - Medewerkers: 0,25 p.p. per formatieplaats
- XVI Per (deels) gelijktijdige plechtigheid
- XVII Bij significante regionale functie maatwerk toepassen (voor elke ambulante behandelaar 1 parkeerplaats)
- XVIII Parkeren is inclusief personeel
- XIX Exclusief kiss & ride, maak hiervoor gebruik van de CROW parkeervraagcalculator
- XX Bezoekers zijn leerlingen / studenten

Bijlage 2: Hoofdpijnen beleidsregels parkeernormen Deventer 2026

In deze bijlage worden de hoofdpijnen van de Deventer beleidsregels parkeernormen 2026 samengevat. De beleidsregels worden als separaat document aan het bestuur ter besluitvorming voorgelegd. Het doel van de bijlage is ter informatie zicht te verlenen op de inhoud en motivatie van de beleidsregels. De teksten van de beleidsregels zelf zijn leidend. Een ruimtelijke ontwikkeling is een nieuw- of verbouwproject of een ontwikkeling waarbij een pand van functie wijzigt, een omgevingsvergunning is vereist en/of waardoor de parkeervraag verandert. Omdat er samenhang is tussen deze nota Parkeerbeleid en de nota Parkeernormen staat in deze paragraaf een samenvatting van de nota Parkeernormen. Onder ruimtelijke ontwikkelingen verstaan we:

- Woningbouw, oprichting commerciële functies, oprichting sociaal maatschappelijke functies, en oprichting alle andere voorkomende functies
- Functiewijziging, al dan niet door herontwikkelingen (gedeeltelijke of gehele sloop-nieuwbouw)
- Uitbreiding van een bestaand gebouw (extra bouwlaag, aanbouw) indien dit van invloed is op de parkeernorm (bijvoorbeeld de woonfunctie wordt anders daardoor, of het aantal vierkante meters commerciële ruimte neemt toe).
- Uitbreiden van het aantal woningen, zonder dat de oppervlakte verandert. Denk daarbij aan het splitsen van een eengezinswoning in meerdere kleinere appartementen.

Parkeernormen auto en fiets zijn de basis voor de parkeereis

In de huidige nota parkeerbeleid staan bij bijlage 1 de hoogte van de parkeernormen per functie en per zone benoemd. In de beleidsregels parkeernormen wordt de motivatie van de wijze van gebruik van de parkeernormen toegelicht. De normen zijn gebaseerd op nationale kengetallen van het CROW. In het centrum is de druk op de ruimte het grootst en zijn de meeste alternatieven voorhanden. Autobezit en gebruik is in het algemeen lager dan in de schilzones, de zones in de woongebieden en het buitengebied. Ook wil de gemeente nieuwe bewoners stimuleren om een bewuste keuze te maken over hun autogebruik in de binnenstad. Om die reden zijn normen in zone centrum het laagst en in naastliggende zones steeds hoger.

Voor **alle zones** wordt als Deventer parkeernorm het gemiddelde tussen de minimum en maximum bandbreedte van de CROW kengetallen per functie gehanteerd. De actualisatie van 2024 houdt al rekening met het stimuleren van fiets en STOMP. Binnen **de zone centrum** is een contour ingesteld voor de binnenstad. Binnen die contour kan de parkeereis geheel worden vervangen door een financiële bijdrage, buiten de contour is (zo mogelijk gebundelde en in pandige) fysieke realisatie uitgangspunt. In de beleidsregel parkeernormen Deventer 2026 is de indeling grafisch weergegeven. In de zone **schil** geldt dat fysieke realisatie van de parkeereis uitgangspunt is. Hier wordt gebundeld en in pandig parkeren aanbevolen; ruimte is schaars en we streven naar optimale kwaliteit in de buitenruimte. Voor de **overige gebieden** (rest bebouwde kom en buitengebied) is fysieke realisatie van de parkeereis het uitgangspunt. In uitzonderlijke gevallen worden in de nota parkeernormen alternatieve invullingen benoemd. Uitzonderingen zijn altijd maatwerk en vergen beoordeling met positief resultaat door het College van B&W.

Parkeeroplossingen

De beleidsregel parkeernormen laat zien welke parkeernormen gehanteerd worden. Daarnaast geeft de nota de voorwaarden aan om aan de parkeereis te voldoen door het leveren van een financiële bijdrage. Concreet vertrekpunt is dat de parkeernorm de basis blijft waarmee de parkeerbehoefte en de parkeereis worden berekend. Naast het parkeren op eigen terrein kan het parkeren ook opgelost worden in bestaande private parkeervoorzieningen die aantoonbaar langjarig een restcapaciteit hebben. Dan moet worden aangetoond dat dit een goed en acceptabel alternatief is en moet de capaciteit blijvend beschikbaar zijn. Dit geldt zowel voor de fysieke ruimte als de betaalbaarheid van de voorzieningen. Hiermee wordt voorkomen dat later 'dubbele claims' en daarmee tekorten ontstaan.



Nota parkeerbeleid Deventer 2026



Versie met zichtbare wijzigingen

Gele arcering: Toegevoegd

Doorgehaald: Geschrapt

Rode tekst: Toelichting, enkel in deze versie



Inhoudsopgave

1.	Inhoud, rol en opbouw van de nota parkeerbeleid	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Samenhang met vastgestelde plannen	3
1.3	Samenhang met beleidsregels parkeernormen	3
1.4	Besluitvorming en juridische borging	3
1.5	Opbouw en leeswijzer	4
2.	Motivatie en inhoudelijke rol van het Deventer parkeerbeleid	5
2.1	Vastgestelde, integrale kaders	5
2.1.1	Algemene uitgangspunten: Concept omgevingsvisie 2026	5
2.1.2	Gebiedsgerichte uitspraken: Tussenproduct mobiliteitsplan binnenstad en periferie	5
2.2	Hoofdpijnen uitwerking van parkeerbeleid	6
2.2.1	Richtinggevendende uitspraken	6
2.2.2	Beleidsmatige uitwerking	7
2.3	Kaders voor maatregelen	8
2.3.1	Basisregels: Slim gebruik en duidelijke ondergrenzen	9
2.3.2	Nuancering op basis van soorten parkeerders	9
2.3.3	Omgaan met het veranderende parkeerareaal	10
3.	Doorwerking in parkeerproducten	12
3.1	Uitwerkingen die wel en niet in deze nota staan	12
3.2	Thematische uitwerking I: De fiets als eerste en beste optie	13
3.3	Thematische uitwerking II: Regulering en betaald parkeren	13
3.3.1	Kaders voor regulering	14
3.3.2	Uitbreiding gereguleerd gebied	14
3.4	Thematische uitwerking III: Regels voor parkeervergunningen	15
3.5	Gebiedsgerichte uitwerking	17
3.6	Parkeren en stallen bij ruimtelijke ontwikkelingen	21
4.	Organisatie en bedrijfsvoering	23
4.1	Klant en participatie	23
4.2	Financiële huishouding	23
4.3	Monitoring en interne bedrijfsvoering	24
Bijlage 1:	Parkeernormen per zone voor fiets en auto in Deventer.	25
Bijlage 2:	Hoofdpijnen beleidsregels parkeernormen Deventer 2026	32

Figuur 1	Grafische weergave gebruik termen binnenstad en (zone) centrum
Figuur 2	Ruimte voor alternatieven naar gebruikersgroep
Figuur 3	Omgaan met veranderingen in het parkeerareaal
Figuur 4	Uitwerking van hoofdstuk 3 in termen van beleidsregels parkeernormen
Figuur 5	Zone uitbreiding regulering met bevoegdheid college



1. Inhoud, rol en opbouw van de nota parkeerbeleid

1.1 Aanleiding

Deventer wil gastvrij en leefbaar blijven. Goede bereikbaarheid is daarvoor essentieel, wat in onze stad nauw samenhangt met parkeren. We staan echter voor een grote opgave: er moeten veel woningen bij, terwijl de openbare ruimte schaarser wordt. Daarnaast dwingen duurzaamheid en het klimaat ons tot een andere kijk op mobiliteit.

In 2025 heeft de gemeenteraad de koers voor het mobiliteitsbeleid bepaald. Dit gebeurde onder andere via de 'basisvariant hoofdwegenstructuur' en het **tussenproduct** mobiliteitsplan voor de binnenstad. Ook signalen uit participatietrajecten zijn hierin verwerkt. Omdat het huidige parkeerbeleid uit 2013 en 2015 dateert, is actualisatie dringend nodig. We sluiten aan bij de nieuwe Omgevingswet. Hoewel de bredere omgevingsvisie nog in ontwikkeling is, kiest Deventer er bewust voor om nu al duidelijke parkeerkaders vast te stellen. Dit is noodzakelijk om de woningbouwversnelling juridisch en praktisch mogelijk te maken.

1.2 Samenhang met vastgestelde plannen

Deze nota bouwt voort op eerdere besluiten en vervangt verouderde regels. De relevante documenten die als primaire bronnen gebruikt worden zijn verdeeld in drie groepen:

- Vigerend parkeerbeleid (wordt ingetrokken): Het Parkeerbeleidsplan (2013), de Nota Parkeernormen (2013) en de Beleidsregels Parkeren (2015) vervallen. Deze nota en de bijbehorende nieuwe parkeernormen nemen hun plaats in. Tegelijkertijd worden in een separaat document geactualiseerde Beleidsregels Parkeren vastgesteld.
- Omgevingsvisie: De Omgevingsvisie 2019 is momenteel nog het vigerende beleid. Er wordt echter gewerkt aan de Omgevingsvisie 2026, die volledig voldoet aan de nieuwe Omgevingswet. Deze nota Parkeerbeleid is daarop afgestemd.
- Actuele mobiliteitskaders: De belangrijkste richtinggevers zijn de basisvariant hoofdwegenstructuur (2025) en het **Tussenproduct** mobiliteitsplan binnenstad en periferie (2025). Ook de resultaten uit de bevolkingspeiling 'Goed op weg' (2024) zijn hierin meegenomen.

1.3 Samenhang met beleidsregels parkeernormen

Tegelijk met deze nota worden de nieuwe 'beleidsregels parkeernormen' vastgesteld. Deze regels geven burgers duidelijkheid over hoe de gemeente een parkeereis bepaalt bij nieuwe bouwplannen of functiewijzigingen. De keuzes in de beleidsregels komen direct voort uit de ambities in deze nota.

Hoewel de **parkeernormen** **beleidsregels** inhoudelijk bij het mobiliteitsprogramma horen, zijn ze in een apart document beschreven. Dit maakt de regels makkelijker vindbaar in landelijke databanken. In de beleidsregels staat de volledige uitleg over hoe de parkeereis wordt berekend. De specifieke tabellen met normen voor de auto en de fiets zijn als bijlage 1 aan deze nota toegevoegd. Op die manier beslist de raad rechtstreeks over de hoogte van de parkeernormen. In bijlage 2 worden de uitgangspunten van de beleidsregels parkeernormen kort samengevat.

1.4 Besluitvorming en juridische borging

De besluitvorming over parkeren volgt de structuur van het mobiliteitsbeleid. De gemeenteraad besluit over de overkoepelende Omgevingsvisie. Omdat de nota parkeerbeleid de ambities uit die visie verder uitwerkt, legt het college ook deze nota ter besluitvorming aan de raad voor. Na het raadsbesluit stelt het college de specifieke beleidsregels parkeernormen vast. Zodra deze formeel zijn gepubliceerd, treden ze in werking.



In de toekomst zal het 'omgevingsprogramma mobiliteit' deze nota parkeerbeleid formeel vervangen.

De dagelijkse praktijk, zoals parkeertarieven, tijden en vergunningen, wordt jaarlijks vastgelegd in twee verordeningen:

- De Parkeerverordening Deventer.
- De Verordening Parkeerbelastingen Deventer.

De financiële kaders worden elk jaar uitgewerkt in het 'Meerjarenperspectief Parkeren', dat als voorbereiding op de Voorjaarsnota aan de raad wordt aangeboden

1.5 Opbouw en leeswijzer

De gemeente brengt met deze nota alle belangrijke uitspraken over parkeerbeleid samen binnen de systematiek van de Omgevingswet. Omdat nog niet alle overkoepelende mobiliteitsplannen klaar zijn, loopt deze nota daarop vooruit. We anticiperen hiermee op de komst van een 'Omgevingsprogramma Mobiliteit'. Het parkeerbeleid wordt op drie niveaus uitgewerkt:

- De Omgevingsvisie: Van ambities naar uitwerkingsprincipes.
- Het Omgevingsprogramma Mobiliteit: De uitwerking en een doorkijk naar concrete maatregelen.
- De onderbouwing: De verantwoording van keuzes op basis van participatie, monitoring en financiën.

De hoofdstukken volgen deze indeling. Deze nota is als volgt opgebouwd:

Hoofdstuk 2: De motivatie en de inhoudelijke rol van het parkeerbeleid binnen de Omgevingswet.

Hoofdstuk 3: De praktische doorwerking in parkeerproducten, zoals vergunningen en gebiedsgerichte uitwerkingen.

Hoofdstuk 4: De bredere onderbouwing op het gebied van klantrelaties, financiën en monitoring.

In hoofdstuk 3 komen zowel thematische als gebiedsgerichte uitwerkingen aan de orde. Dit is in lijn met de omgevingsvisie. In de praktijk zullen beide soorten uitwerking van belang zijn en op detailniveau verder ten opzichte van elkaar worden afgewogen. Voor de motivatie brengt dit in de teksten van dit document onvermijdelijk met zich mee dat in sommige gevallen uitgangspunten in de beide uitgangspunten worden herhaald.

In deze nota maken worden de termen 'binnenstad' en '(zone) centrum' op de volgende manier gebruikt:

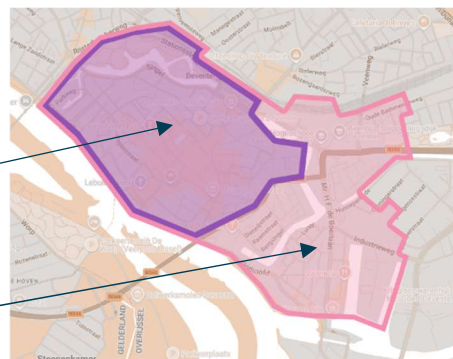
De Binnenstad: Dit betreft alleen het historische deel tussen de IJssel, het spoor en de grachten.

zone centrum: Dit betreft een breder gebied dat naast de binnenstad ook de Raambuurt, Knutteldorp, het Havenkwartier en de ontwikkelgebieden van De Kien omvat. We gebruiken de aanduiding 'zone centrum' specifiek voor het bepalen van de parkeernormen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Het gebruik van deze termen is daarmee anders dan de buurt centrum zoals deze in de CBS systematiek wordt gebruikt en anders dan de projecten die onder de het gebiedsprogramma 'Centrum en Schil' vallen. Onderstaande figuur geeft de ruimtelijke omvang per term weer.

Figuur 1 - Grafische weergave gebruik termen binnenstad en (zone) centrum

Binnenstad

(zone) Centrum



De figuur is aangepast (Zonegrens bij Roto Smeets / Groningerstraat iets naar het noorden opgeschoven)

2. Motivatie en inhoudelijke rol van het Deventer parkeerbeleid

Dit hoofdstuk beschrijft de plek van het parkeerbeleid binnen de algemene plannen van de gemeente Deventer. We kijken eerst naar de huidige kaders en schetsen daarna de koers van het nieuwe beleid.

2.1 Vastgestelde, integrale kaders

2.1.1 Algemene uitgangspunten: Concept omgevingsvisie 2026

De gemeente Deventer werkt aan een nieuwe Omgevingsvisie volgens de regels van de Omgevingswet. Hoewel deze visie nog niet definitief is, gebruiken we de uitgangspunten uit de ontwerp die in december 2025 is vastgesteld. Dit zorgt ervoor dat het parkeerbeleid direct aansluit bij de toekomstige ambities van de stad.

Deventer wil groeien en tegelijkertijd een fijne plek blijven om te wonen, werken en bezoeken. De leidende principes zijn:

- Een groeiende en vitale stad: We bouwen meer woningen en versterken de economie.
- Prettige leefomgeving: Er komt meer ruimte voor ontmoeting, groen en beweging.
- Functiemenging: We combineren wonen en werken, bij voorkeur rondom het station en het centrum.
- 15 minutenstad: We streven naar een stad waar dagelijkse voorzieningen binnen 15 minuten bereikbaar zijn.
- Gastvrijheid: De (binnen)stad moet aantrekkelijk en bereikbaar blijven voor bezoekers en ondernemers.

Duurzame mobiliteit en het STOMP-principe

Mobiliteit is geen doel op zich, maar een middel om mensen met elkaar en met hun werk te verbinden. Omdat de stad groeit, wordt het verkeer drukker. Om de stad leefbaar en bereikbaar te houden, kiezen we voor een duurzame ontwikkeling op basis van de volgende principes:

- De '15 minuten stad': Integraal uitgangspunt in de Omgevingsvisie is dat de dagelijkse voorzieningen, werkgebieden, maar ook het landelijk gebied zijn voor het grootste deel van onze inwoners steeds op 15 minuten fietsafstand bereikbaar zijn en blijven, ook bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.
- Trias Mobilica: We richten ons achtereenvolgens op het verminderen, veranderen en verschonen van verkeer. Voorbeeld van verminderen is het mengen van woon- en werkfuncties. Voorbeeld van veranderen is het stimuleren van fietsvoorzieningen. Voorbeeld van verschonen is het instellen van een nul emissiezone voor bestel- en vrachtverkeer in de binnenstad.
- STOMP-volgorde: Bij de inrichting van de stad krijgen achtereenvolgens Stappen (lopen), Trappen (fietsen), Openbaar vervoer en Mobiliteitsdiensten (deelmobiliteit) voorrang op de Personenauto. We sluiten de auto niet uit, maar geven deze de juiste plek. Dit betekent minder parkeren op straat en meer gebruik van alternatieven.

2.1.2 Gebiedsgerichte uitspraken: Tussenproduct mobiliteitsplan binnenstad en periferie

Het 'Tussenproduct mobiliteitsplan binnenstad en periferie' zoomt in op de gebieden waar de ruimte schaars is en de parkeerdruk het hoogst. Hoewel dit plan niet de hele gemeente beslaat, zijn de principes die erin staan leidend voor de uitwerking van het parkeerbeleid. Omdat het plan recent (in 2025) is vastgesteld, dient het als een baken voor de verdere uitwerking van het parkeerbeleid in de hele gemeente.

Deventer kiest voor een mobiliteitstransitie

Deventer wil de kwaliteit van de leefomgeving verbeteren. Milieu en natuur staan onder druk, wat kan leiden tot geluidsoverlast en een slechtere luchtkwaliteit. Dit is nadelig voor de gezondheid. Om dit te verbeteren, wil de gemeente het autogebruik en de ruimte die auto's innemen verminderen. In plaats daarvan zetten we in op alternatieven zoals fiets en openbaar vervoer. Door minder parkeerplaatsen op straat aan te leggen, ontstaat er meer ruimte om prettig te kunnen verblijven en bewegen. We zoeken hierbij naar een verbetering die de bereikbaarheid voor bewoners en ondernemers niet onnodig schaadt.



Zoeken naar een balans tussen gastvrij en leefbaar

In onze visie willen we dat Deventer zowel 'gastvrij' als 'leefbaar' is. Deze twee doelen kunnen soms botsen: voor leefbaarheid is een rustige omgeving nodig, terwijl gastvrijheid vaak vraagt om goede bereikbaarheid met de auto. Dit is essentieel voor de economische vitaliteit van de binnenstad en voor een aantrekkelijk perspectief voor nieuwe bewoners en ondernemers. Dit spanningsveld speelt overal: van de binnenstad en de omliggende wijken tot in de dorpen en het buitengebied bij nieuwe bouwplannen.

De kern van de parkeerstrategie

Onze parkeerstrategie zoekt daarom naar de optimale balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid. We willen voldoende parkeerruimte bieden voor alle doelgroepen, maar tegelijkertijd het aantal auto's en het 'blik op straat' verminderen. Vanuit onze klimaatdoelen willen we een transitie naar minder autogebruik en een afname van voertuigen op fossiele brandstoffen.

2.2 Hoofdlijnen uitwerking van parkeerbeleid

De uitwerking van dit parkeerbeleid volgt de structuur van de nieuwe Omgevingswet. Dit gebeurt in drie stappen, die vervolgens per paragraaf verder worden ingevuld:

- **Richtinggevende uitspraken.** Dit zijn de belangrijkste kaders die door de gemeenteraad zijn vastgesteld, grotendeels afkomstig uit de Omgevingsvisie.
- **Uitwerking van het beleid.** Hierin staat hoe we het parkeerbeleid concreet invullen. Deze tekst wordt later onderdeel van het 'Omgevingsprogramma Mobiliteit'.
- **Kaders voor maatregelen.** Deze paragraaf beschrijft hoe we maatregelen formuleren. Dit is nodig voor de verplichte doorkijk naar de uitvoering en wordt direct gebruikt in de bijgevoegde beleidsregels voor parkeernormen.

2.2.1 Richtinggevende uitspraken

Met richtinggevende uitspraken worden uitspraken bedoeld die bij de uitwerking in alle gevallen in het achterhoofd worden gehouden. De uitspraken zijn (deels) weergegeven in de omgevingsvisie en komen deels terug in het toekomstig omgevingsprogramma mobiliteit. De uitspraken geven tenslotte structuur aan de opbouw van de huidige nota parkeerbeleid.

1: Parkeerbeleid is geen doel op zich, maar een instrument dat kan worden ingezet om:

- Bereikbaarheid van bestaande en nieuwe functies te optimaliseren
- De omgeving tegen parkeeroverlast te beschermen
- Integrale gemeentelijke doelstellingen en ambities te concretiseren

2: Parkeerbeleid heeft te maken met een mobiliteitstransitie binnen verkeer en vervoer.

We beperken niet-noodzakelijke autobewegingen door in te zetten we op alternatieven zoals fiets, OV en deelmobiliteit. Parkeren voor de privéauto neemt veel ruimte in: We proberen dat te beperken, zodat vrijkomende ruimte anders gebruikt kan worden. Onderdeel hiervan is het streven naar meer autoluwe gebieden, bijvoorbeeld in de (binnen)stad.

3: Vraagstukken over parkeren verschillen in de gemeente per buurt, wijk of dorp.

Parkeerbeleid houdt hier rekening mee door rekening te houden met de stedelijkheid van de omgeving en gaat flexibel om met gebiedskenmerken. Uitgangspunt is 'vrij parkeren waar het kan, reguleren waar het moet'.

4: In de bestaande leefomgeving wordt parkeerregulering ingezet waar nodig in de vorm van betaald parkeren:

- Om schaarse (parkeer)ruimte optimaal te benutten en bereikbaarheid te optimaliseren
- Om parkeerruimte van rechthebbenden te beschermen tegen parkeerdruk van buitenaf
- Om bereikbaarheid van economische functies en noodzakelijk verkeer blijvend te garanderen
- Basis is een rechtvaardig, eenvoudig en uitlegbaar regulerings- en handavingskader



5: Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt een parkeereis gesteld voor fiets en auto.

Normen per functies hierin zijn actueel en realistisch: Door toepassing wordt gebruik van alternatieven voor de eigen auto gestimuleerd, en kans op overlast in de omgeving van nieuwe ontwikkelingen geminimaliseerd. Door een parkeereis voor fiets wordt verrommeling van de buitenruimte voorkomen en wordt gelegenheid gegeven om fietsen droog en veilig te stallen. Dit draagt bij aan het eerder gebruiken van de fiets en dient zo de mobiliteitstransitie.

6: Parkeerbeleid draagt naast bovenstaande bij aan de leidende principes van de gemeente door:

- Het optimaal verdelen van het parkeeraanbod over de verschillende doelgroepen (zoals bewoners, werkers, winkelend publiek en recreanten) en voorzien in voldoende, aantrekkelijk parkeren door optimaliseren van parkeervoorzieningen.
- Aanzetten tot bewuste mobiliteitskeuzes, waaronder beperken van overmatige ruimte voor autoparkeren.
- Het stimuleren van (correcte randvoorwaarden voor) fietsgebruik en stallen van fietsen.
- Correct en uitnodigend gebruik van parkeervoorzieningen via handhaving en (digitale) klantfuncties in samenhang met financieel correct rentmeesterschap en governance over de gemeentelijke parkeervoorzieningen.

2.2.2 Beleidsmatige uitwerking

Onder 'uitwerking' verstaan we het vertalen van de Omgevingsvisie naar concreet parkeerbeleid. We leggen uit wat de algemene doelen betekenen voor mobiliteit in de praktijk. Het hoofddoel van mobiliteit is simpel: mensen willen een bestemming bereiken. Hoewel bereikbaarheid vaak alleen aan de auto wordt gekoppeld, kijken wij breder. De auto blijft echter belangrijk voor Deventer, zeker omdat de trein of bus niet altijd een goed alternatief bieden en de stad veel bezoekers uit de regio trekt. Tegelijkertijd is voor veel ritten de fiets een uitstekende optie, mits de voorzieningen goed zijn.

Auto parkeren en fiets stallen vormen één uitwerking

In dit parkeerbeleid beschrijven we niet alleen de uitwerking voor parkeren van de auto, maar ook hoe we het stallen van fietsen makkelijker maken om het gebruik ervan te stimuleren. Samen vormen deze een belangrijk deel van de integrale mobiliteit, waar we uitvoering aan geven op basis van de STOMP volgorde. Mogelijkheden voor fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit worden eerst aangesproken, daarna kijken we per locatie naar de ruimte voor de personenauto. Om deze aanpak te ondersteunen, breiden we de concrete eisen en normen voor fietsparkeerplaatsen verder uit ten opzichte van het vigerende beleid en letten we extra op de toegankelijkheid van stallingsvoorzieningen.

Reguleren is noodzakelijk

Ruimte is schaars en wordt steeds schaarser. We moeten kiezen. Vaak geven we individueel de voorkeur aan een verplaatsing per auto, maar autoverplaatsingen zijn niet altijd strikt noodzakelijk. Door de beperkte ruimte in het centrum kan autobereikbaarheid niet langer gelijk staan aan 'parkeren voor de deur'. Uitgangspunt is dat we reguleren en gebruik maken van alternatieven voor de auto als die beschikbaar zijn en per doelgroep realistisch en haalbaar zijn. Daarbij houden we rekening met verschillende soorten parkeerders en verschillen in de ruimtelijke situatie in wijken en dorpen.

Reguleren betekent betaald parkeren

De verdeling van de parkeerruimte sturen we met betaald parkeren. Het parkeren in Deventer is al 'gefiscaliseerd'. Dat houdt in dat we 'parkeerbelasting' heffen. De gemeente legt deze parkeerbelasting op. De inkomsten van parkeerbelasting (parkeerautomaten, kenteken parkeren, maar ook de vergunningen en de naheffingen, ofwel de parkeerbonnen) komen deels ten goede aan controle en handhaving. De gemeente is niet afhankelijk van het openbaar ministerie en politie voor handhaving en houdt zo zelf de regie. Dit systeem is voor Deventer in gereguleerd gebied effectief. Andere systemen, zoals de blauwe zone, zijn minder effectief en juridisch houdbaar en worden niet toegepast in Deventer. In ongereguleerd gebied zijn de mogelijkheden voor handhaving tegen fout parkeren beperkt.

Betaald parkeren wordt benut als een sturingsinstrument. De hoogte van tarieven bepaalt correcte naleving, maar het hanteren van verschillende tarieven voor straat- of garage parkeren zorgt ervoor dat parkeerders eerder op een manier parkeren die aansluit bij correct gebruik van de openbare ruimte. Deventer hanteert betaling ook als instrument bij het zoveel mogelijk vrijhouden van ruimte voor vergunninghouders in sommige zones in de binnenstad.



Bereikbaarheid en leefbaarheid als maatschappelijk goed

Bereikbaarheid heeft een maatschappelijk doel: Goed bereikbare voorzieningen zijn belangrijk voor het goed functioneren van de gemeente en haar bevolking. Tegelijkertijd kosten investeringen in goede bereikbaarheid geld. De vraag is wat (auto)bereikbaarheid van de stad of de binnenstad Deventer oplevert en daarom mag kosten. Als het noodzakelijk is dat we parkeren op afstand faciliteren in Hubs, dan zullen deze moeten worden gebouwd en onderhouden. De afweging om Hubs te bouwen is een randvoorwaarde voor het parkeerbeleid, en wordt in bijvoorbeeld omgevingsvisie en **tussenproduct** mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie beschreven. De ligging van de periferie is grafisch weergegeven in figuur 5.

Belangrijk is de beschikbaarheid van realistische alternatieven voor parkeren. Vanwege het ruimtegebrek in de binnenstad en periferie zijn mobiliteitshubs op redelijke loopafstand hierbij een passende optie. Dit geldt niet voor iedereen en in alle gevallen, het kan zorgen voor een gevoel van uitsluiting bij direct betrokkenen. Het College hanteert om die reden de volgende omschrijvingen van een leefbare binnenstad en periferie.

- Een leefbare binnenstad en periferie wordt bereikt door een aantal passende maatregelen: Stedenbouwkundig (Zoals mengen van wonen en werken), sturen van het parkeergedrag en aanpassen van straatprofielen voor andere doorstroming of rijsnelheid.
- Een maatregel is passend als deze bijdraagt aan wensen en behoeften van de mensen die er wonen en werken. Toetsing hiervan sluit aan bij de vier dimensies van leefbaarheid van het Planbureau voor de Leefomgeving: Leefomgeving, bereikbaarheid, gezondheid en veiligheid.
- Een leefbare binnenstad en periferie beantwoordt aan de doelstellingen van de Omgevingsvisie: Het veiliger en aantrekkelijker maken van de leefomgeving.
- Een leefbare binnenstad en periferie houdt de optimale balans tussen verbeteren van de leefomgeving en gerechtvaardigd belang van gebruik van de eigen auto.
- Een leefbare binnenstad en periferie houdt rekening met veranderende mobiliteitsbehoeftes in sommige levensfasen en bij fysieke beperkingen.

De definitie sluit aan op de lijn die door het Planbureau voor de leefomgeving en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid is uitgezet. Door deze definitie te hanteren zorgen we ervoor dat in zowel het parkeerbeleidsplan en de uitwerking als in het definitief mobiliteitsplan binnenstad en periferie **(Dat als omgevingsprogramma zal verschijnen)**:

- Negatieve effecten van maatregelen voor (in)direct betrokkenen benoemd en waar mogelijk geminimaliseerd worden.
- Bij belangrijke overwegingen zoals bepalen en invullen van een passende maatregel eventuele negatieve effecten worden betrokken en waar mogelijk opgelost, zoals beschikbaarheid van realistische alternatieven voor direct betrokkenen.

2.3 Kaders voor maatregelen

De ambities en beleidsmatige uitwerking van het mobiliteits- en parkeerbeleid vragen om toename van de Deventer stedelijkheid en het verhogen van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarvoor is ruimte nodig. Ruimte voor mobiliteit wordt vaak als (te) ruim ervaren. De gewenste herinrichting gaat soms ten koste van parkeerplaatsen, zowel in straten als bij parkeerterreinen. De omvang van het parkeerareaal neemt hierdoor af.

Op het niveau van mobiliteit zetten we vol in op alternatieven en wordt daar ook steeds meer gebruik van gemaakt. CBS cijfers over autobezit wijzen echter wel op een relatieve afname van de groei van het wagenpark, maar is voorlopig nog geen absolute afname van autobezit zichtbaar. Het aantal auto's waarvoor parkeerruimte nodig is neemt daarom nog steeds toe.

De belangrijkste vraag is: hoe gaan we om met minder parkeerplekken en meer auto's? Het antwoord daarop bestaat uit drie onderdelen. Het eerste antwoord is stellen van een tweetal basisprincipes. Het tweede antwoord is het maken van een onderscheid op basis van kenmerken van de parkeerders. Het derde antwoord is het aanscherpen van criteria voor toegang tot onze parkeervoorzieningen. Per paragraaf worden deze uitspraken hieronder uitgewerkt.



2.3.1 Basisregels: Slim gebruik en duidelijke ondergrenzen

De stad wordt drukker en we willen meer ruimte voor groen en wandelen. Dit betekent dat er minder ruimte voor parkeerplekken is. Tegelijkertijd neemt ondanks onze inspanningen voor alternatieven het bezit en gebruik van de auto nog toe. Om te voorkomen dat vraag en aanbod te veel uiteenlopen gebruikt de gemeente twee vaste basisregels.

Regel I: Parkeerplaatsen slim gebruiken - Een parkeerplek moet optimaal worden benut. Dat betekent dat we enerzijds niet meer parkeerruimte willen aanbieden dan nodig is, en anderzijds willen voorkomen dat parkeerruimte op een andere wijze wordt gebruikt of bezet wordt gehouden dan waarvoor deze bedoeld is.

Op plaatsen waar *het aanbod hoger is dan de vraag* willen we niet dat auto's onnodig lang op plaatsen waar men parkeerruimte inneemt die daarvoor niet bedoeld is. Werkers die overdag langs de randen van betaalde zones in buurten parkeren zijn daar een voorbeeld van. Op die plaatsen stellen we regulering in. Op andere plaatsen staan we vrij parkeren toe. We willen niet dat het aanbod zo groot wordt dat dit ander gebruik in de weg staat en dit geen enkele rol (meer) speelt bij de keuze van bezit en gebruik van de eigen auto ten opzichte van alternatieve vervoermiddelen.

Op plaatsen waar *de vraag hoger is dan het aanbod* willen we niet dat parkeerplaatsen onnodig lang in gebruik blijven. We willen gebruikers niet langer dan noodzakelijk een plaats gebruiken. Het beprijzen van parkeerruimte leidt tot dit resultaat. Voor optimaal gebruik willen we dat verschillende groepen wanneer mogelijk van dezelfde parkeerplekken gebruik kunnen maken. Overdag staan er bijvoorbeeld bezoekers van een winkelcentrum, en 's nachts parkeren daar de bewoners uit de buurt. Om dit 'dubbelgebruik' te stimuleren wijst de gemeente zo min mogelijk parkeerplaatsen toe aan één specifieke persoon of groep. Bij nieuwe bouwprojecten is dubbelgebruik altijd het uitgangspunt.

Regel II: Vasthouden aan een ondergrens - We kunnen de auto niet overal weghalen; er is een grens aan wat haalbaar, rechtvaardig en acceptabel is. Voor mindervaliden en hulpdiensten geldt een wettelijke basis. Daarnaast is voor sommige mensen en bedrijven de auto simpelweg noodzakelijk om stad en dorpen goed te laten functioneren. De gemeente houdt rekening met groepen voor wie de fiets of de bus geen of slechts een beperkte optie is. Ook voor de bevoorrading van winkels, dienstverlening zoals onderhoudsdiensten of het ophalen van afval en voor bezoekers van de binnenstad moet er voldoende plek blijven. Gastvrij kunnen parkeren is een noodzakelijke voorwaarde voor een gezonde economie. Bij het bepalen van het parkeeraanbod houdt Deventer rekening met de behoeftes van de diverse soorten parkeerders.

2.3.2 Nuancering op basis van soorten parkeerders

Figuur 2 - Ruimte voor alternatieven naar gebruikersgroep

Deventer biedt parkeerruimte voor iedereen. Er zijn echter gebruikers voor wie parkeerruimte een noodzaak is, terwijl andere gebruikers meer keuzes hebben. Dat geldt zowel voor alternatieven voor het gebruik van de eigen auto, als voor de afstand tussen de parkeerplaats en het doel van de verplaatsing. Gezien de verandering van het aanbod is een prioritering van belangen tussen deze groepen van belang. De indeling wordt in figuur 2 weergegeven. Op hoofdlijnen zijn er twee uitersten in deze prioritering:

Noodzakelijk (vracht)verkeer - Hoogste prioriteit hebben plaatsen voor mindervaliden en (met name in de binnenstad) specifieke plaatsen voor laden en lossen. Voor minder validen geldt dat de beschikbare ruimte het toewijzen van plaatsen voor één kenteken gebonden mindervalide in de binnenstad niet mogelijk is. Als eerste alternatief wordt gekozen voor algemene minder validen plaatsen, de regels voor het verkrijgen van een minder validenkaart zijn ruim gesteld.



Bij parkeerruimte wordt daarnaast soms rekening gehouden met gebruik door hulpdiensten in noodsituaties. Daarnaast is er een groep die qua prioriteit zich hier dichtbij bevindt. Zo houden we rekening met gebieden en functies waar groepen van gebruik maken voor wie alternatieven minder vanzelfsprekend zijn, zoals senioren. In ruimtelijke zin wordt hier ook vaak rekening gehouden met reguliere nutsfuncties zoals afvalophaaldiensten, reparatievoertuigen en dergelijke.

Werkenden en studenten - Voor deze groepen geldt dat alternatieven relatief gezien het eenvoudigst te benutten zijn. Eigenschappen als leeftijd en fysieke gesteldheid maken dit mogelijk. Daarnaast hechten jongere groepen minder waarde aan het bezit van een eigen auto en maken daardoor eerder gebruik van het aanbod van deelvoertuigen. Bedrijven richten hun 'mobiliteitsmanagement' steeds vaker op fiets en openbaar vervoer. Daarnaast verbeteren we als gemeente onze fiets- en stallingsvoorzieningen en betreft het vaak spitsreizen waarin het bus- en treinaanbod de meeste mogelijkheden biedt.

Tussen deze uitersten bevindt zich een middengroep van **bewoners, ondernemers en hun bezoekers**. Voor hen zijn alternatieven voor de auto soms wel en soms niet passend. De mogelijkheden hangen af van de directe omgeving en de specifieke omstandigheden van de betrokkenen. Voor sociaal bezoek van bewoners hanteert Deventer een basisregeling. Hierdoor blijven de parkeerkosten voor dit bezoek beperkt in gebieden met parkeerregulering. Bij bezoekers van winkels en horeca speelt daarnaast het aanbod van commerciële parkeergarages in de buurt een rol. Recreanten en toeristen vormen een aparte groep: zij blijven vaak langer in de stad en zijn daardoor eerder bereid om op grotere afstand te parkeren.

De toepassing van deze prioritering is geen exacte wetenschap. Het uitgangspunt is dat we op basis van deze indeling bewuste keuzes maken. Soms plaatsen of accepteren we parkeerruimte dichtbij, en soms juist wat verder weg. Het doel hiervan is om de beschikbare parkeercapaciteit per saldo beter te benutten.

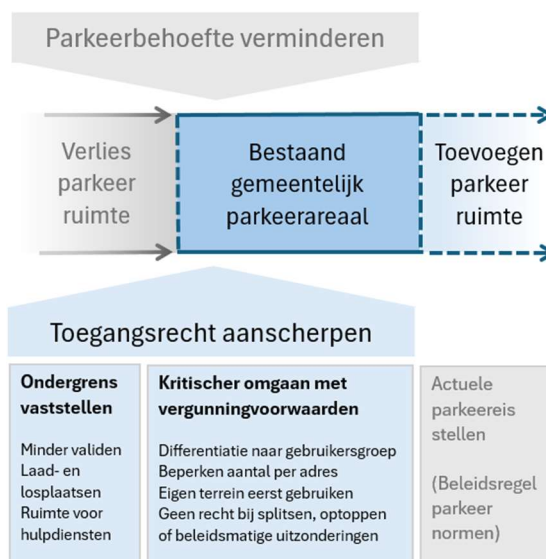
2.3.3 Omgaan met het veranderende parkeerareaal

De parkeerruimte in onze gemeente verandert voortdurend en neemt per saldo af. In figuur 3 geven we aan hoe het parkeerareaal verandert en hoe Deventer hiermee omgaat. Een deel van onze aanpak is al in andere hoofdstukken toegelicht. Denk aan het opvangen van parkeerverlies of het stimuleren van de fiets om de parkeerbehoefte te verlagen. Deze onderwerpen zijn in de figuur in het grijs weergegeven. In deze uitwerking ligt de focus op de blauwe onderdelen: het aanscherpen van toegangsrechten en het selectief uitbreiden van het parkeerareaal.

Figuur 3 - Omgaan met veranderingen in het parkeerareaal

De gemeente beschikt over parkeerplaatsen op straat en in parkeergarages. Op plekken waar de vraag naar parkeerruimte groter is dan het aanbod, voeren wij parkeerregulering in. Daarna bepalen we hoe we deze ruimte optimaal verdelen: voor specifiek gebruik (zoals vergunningzones) of voor algemeen gebruik (betaald parkeren).

Door wijzigingen in het totale parkeerareaal neemt de druk op de resterende parkeerplaatsen toe. Voor sommige vergunningzones bestaan al wachtlijsten. Deze zijn bedoeld om vergunninghouders een parkeerplek in hun eigen zone te kunnen garanderen. De parkeerdruk wisselt echter per moment en kent pieken, bijvoorbeeld tijdens evenementen. Hoewel we streven naar voldoende ruimte voor iedereen, kan de capaciteit in de avond of nacht soms tekortschieten. Een vergunning geeft de houder niet altijd recht op een vrije plek.



Om het parkeeraanbod zo goed mogelijk te beheren, hanteren we twee methoden: we scherpen de toegangsrechten aan en we vergroten het parkeerareaal op selectieve wijze. Deze twee invalshoeken vormen de basis voor concrete maatregelen.

Aanpak I: Toegangsrechten aanscherpen

De parkeercapaciteit neemt af door andere ambities in de stad. Om de beschikbare ruimte optimaal te gebruiken, scherpen we de regels voor parkeervergunningen aan. Dit is een voortzetting van bestaand beleid: zo moet men bijvoorbeeld al langer eerst op eigen terrein parkeren voordat men recht heeft op een plek in de openbare ruimte. We passen vooral de regels aan voor wie een vergunning krijgt. Inwoners zijn vrij in hun keuze voor een (extra) auto of het gebruik van hun eigen terrein, maar de gemeente bepaalt de gevolgen hiervan voor de openbare parkeerruimte. In veel zones is de parkeerdruk namelijk al hoog en kan er simpelweg geen extra ruimte worden gecreëerd. We vullen dit op drie manieren in:

- **Binnenstad en loopafstand:** We hanteren vaker een redelijke loopafstand van 600 meter tussen de woning en de parkeerplek. Dit geldt voor zowel nieuwe als bestaande situaties. We stimuleren hierbij alternatief vervoer en hanteren duidelijke ondergrenzen (zie paragraaf 2.3.1).
- **Eén auto per adres:** In bestaande vergunningzones beperken we het recht op een vergunning in principe tot één auto per adres. Een tweede auto is alleen mogelijk als de omgeving dit toelaat. In de binnenstad en de schil komt dit in de praktijk al bijna niet meer voor.
- **Parkeerhubs bij nieuwbouw:** Bij nieuwe ontwikkelingen bieden we parkeerabonnementen bij voorkeur aan in de parkeerhubs aan de rand van de binnenstad. Hierdoor kan de loopafstand voor nieuwe bewoners verschillen van die van huidige bewoners. We onderzoeken of we dit kunnen verzachten via de prijsstelling van een bewonersabonnement.

Ondanks deze beperkingen blijft het bezit en parkeren van een auto mogelijk. Inwoners kunnen uitwijken naar de vrije markt als de gemeente geen plek kan bieden. De prijzen op de vrije markt liggen meestal hoger: Vanwege het winstoogmerk wordt met name ruimte voor kortparkeren vrijgehouden, de groep parkeerders die de grootste opbrengst geeft. De tarieven van de gemeente zijn echter gebaseerd op een basisvoorziening die voor zoveel mogelijk mensen toegang moet geven. Het prijsverschil tussen gemeentelijk en commercieel parkeeraanbod speelt geen rol bij de toewijzing van vergunningen.

Aanpak II: Selectief vergroten van het parkeerareaal

We breiden het aantal parkeerplaatsen niet langer zonder concrete reden uit. In de stad en dorpen ontbreekt hiervoor vaak fysiek de ruimte, of is de grond simpelweg te duur. Daarnaast leidt het onbeperkt toevoegen van parkeerruimte tot een afname van het maken van bewuste mobiliteitskeuzes. We richten ons bij uitbreiding op twee situaties: mobiliteitshubs aan de rand van de binnenstad en het medegebruik van commerciële parkeerruimte.

Mobiliteitshubs aan de rand van de binnenstad

We realiseren hubs op plekken waar de behoefte aan alternatieven voor de auto het grootst is. Deze hubs liggen aan de rand van de binnenstad, zodat ze verkeerskundig logisch aansluiten op de aanrijroutes. Op dit moment zijn er twee concrete locaties aangewezen: de P+R Handelskade en het terrein van Roto Smeets. Deze bedienen het noordoostelijke deel van het centrum. Voor andere delen van de binnenstad zou de loopafstand van en naar deze plekken te groot worden. Daarom zijn nog drie andere mogelijke 'zoekzones' aan de overige randen van de binnenstad benoemd voor het toevoegen van stadshubs. Zo ontstaat op termijn een dekkend netwerk van alternatieven voor de hele binnenstad.

Deze hubs zijn meer dan alleen een parkeerplaats voor auto's. Het zijn plekken waar verschillende vervoersmiddelen samenkomen, zoals de eigen fiets, deelfietsen, deelauto's en – waar mogelijk – het openbaar vervoer. Door dit aanbod te bundelen, vergroten we de kans dat reizigers overstappen op een duurzamer alternatief en renderen de gemeentelijke investeringen beter.

Medegebruik van commercieel parkeeraanbod

De gemeente is de enige aanbieder van parkeerplekken op straat, maar we beheren ook parkeergarages. Omdat commerciële parkeergarages onderdeel zijn van de vrije markt, bieden wij onze eigen gebouwde voorzieningen in principe tegen marktconforme tarieven aan. Alleen voor specifieke maatschappelijke functies maken we hierop een uitzondering met afwijkende tarieven. Het DAEB principe (Dienst van algemeen economisch belang) geeft hiervoor de mogelijkheid.



3. Doorwerking in parkeerproducten

3.1 Uitwerkingen die wel en niet in deze nota staan

De gemeente brengt structuur aan in de uitwerking van de omgevingsvisie. Het doel van deze nota parkeerbeleid is om de achterliggende motivatie voor onze 'parkeerproducten' vast te leggen. In Deventer bestaan deze producten – net als in andere gemeenten – uit twee delen:

- De nota parkeerbeleid: de kaders en principes die de motivatie voor de uitvoering van parkeerbeleid vormen.
- De beleidsregels parkeernormen: de specifieke regels voor parkeereisen bij bouwprojecten en ontwikkelingen.

Deze nota loopt vooruit op het toekomstige Omgevingsprogramma Mobiliteit. Dat programma gaat een volledig overzicht bieden van alle mobiliteitsvelden, inclusief concrete maatregelen en een uitvoeringsplan. Pas als al die onderdelen zijn uitgewerkt, kunnen we definitieve (financiële) afwegingen maken.

Keuzes in deze nota

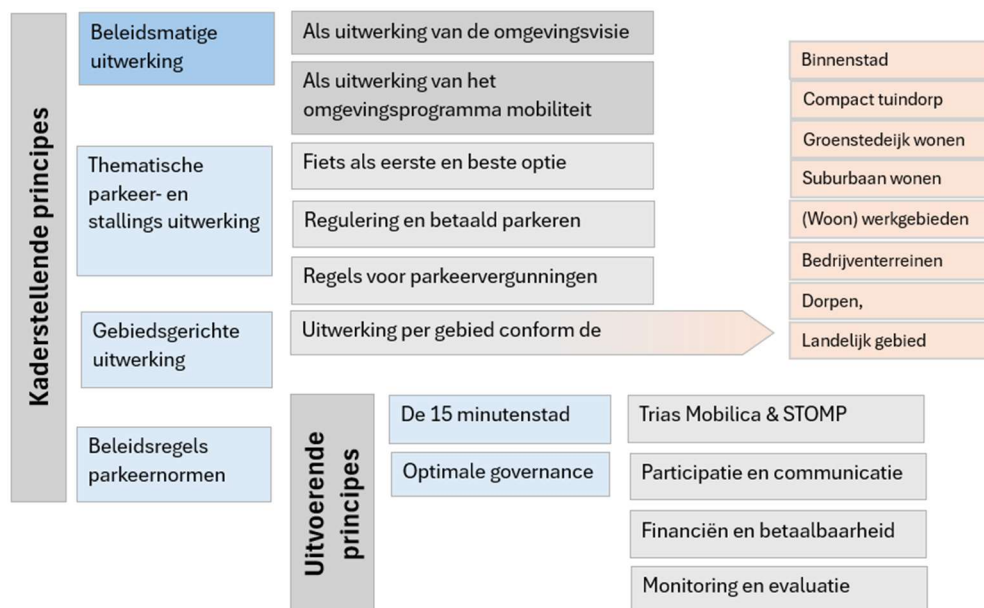
Niet alle parkeeronderwerpen komen in deze nota aan bod. We hebben alleen die thema's geselecteerd die nodig zijn voor de motivering van keuzes in de beleidsregel parkeernormen. Figuur 4 geeft de structuur hiervan weer zoals die in deze nota deels al aan de orde zijn gekomen en deels dit hoofdstuk verder wordt uitgewerkt:

- Blauwe vakjes: de ordening van de onderwerpen. Deze sluit aan op de systematiek van de omgevingswet.
- Donkergrijze vakjes: de principes die in het vorige hoofdstuk zijn besproken.
- Lichtgrijze vakjes: de paragrafen die in dit hoofdstuk aan de orde komen.

Wat staat er niet in dit hoofdstuk?

Mobiliteits- en parkeerbeleid is zeer breed beleidsveld. Veel onderwerpen worden in deze nota niet aangesproken omdat ze een eigen besluitvormingstraject hebben. Andere thema's sluiten beter aan bij andere, specifieke programma's. Deze onderwerpen worden op een ander moment en in de juiste context uitgewerkt. Voorbeelden hiervan zijn parkeren voor mindervaliden (thema inclusie, uitwerking sociaal beleid) en vrachtwagen parkeren (thema veiligheid, uitwerking in APV).

Figuur 4 - Uitwerking van hoofdstuk 3 in termen van beleidsregels parkeernormen



3.2 Thematische uitwerking I: De fiets als eerste en beste optie

Het aantal fietsers in Deventer groeit. Fietsen is gezond en houdt onze omgeving bereikbaar en aantrekkelijk. Daarom stimuleert de gemeente het fietsgebruik op verschillende manieren: van gedragscampagnes tot een hoogwaardige infrastructuur. Vooral de elektrische fiets zorgt voor meer gebruik bij zowel recreatieve als functionele ritten. Voor afstanden tot 15 minuten reizen is de fiets een uitstekend alternatief voor de auto. Door de bouw van nieuwe woningen verwachten wij dat het fietsgebruik de komende jaren verder toeneemt.

Stallen en parkeereisen

Al deze fietsen moeten ergens veilig worden gestald, zowel bij de eigen woning als op bestemmingen zoals het werk, het station of de binnenstad. Bij een tekort aan stallingsruimte worden fietsen vaak op ongewenste of onveilige plekken in de openbare ruimte geplaatst. Naast onveilige situaties kan dit er ook voor zorgen dat men eerder voor gebruik van de auto en minder snel voor gebruik van de fiets kiest. Om dit te voorkomen, stellen we bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen een fietsparkeereis verplicht. Ook wordt het stallingsaanbod waar mogelijk geoptimaliseerd en aangevuld.

Infrastructuur en doorstroming

Ook de fietsreis zelf krijgt volop aandacht. We optimaliseren de infrastructuur en streven naar voorrang en een goede doorstroming op kruispunten, met name op de hoofdroutes tussen de dorpen en belangrijke bestemmingen. Specifiek voor de binnenstad en het station zetten we in op stallingen die uitblinken in toegankelijkheid, kwaliteit en veiligheid.

Samenhang met het parkeerbeleid

Het fietsbeleid heeft een eigen uitvoeringstraject. Deze nota parkeerbeleid beperkt zich daarom tot de richtlijnen voor de fietsparkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen. In deze nota parkeerbeleid wordt meer genoteerd over autoparkeren, omdat Omdat dit veel ruimte vraagt en beeldbepalend is. Autogebruik is van belang voor onze welvaart. Dat vraagt om duidelijke gemeentelijke standpunten op diverse vlakken. Dat laat onverlet dat het belang van de fiets samen met lopen echter voorop staat in de beleidsafweging. Volgens het STOMP-principe krijgt de fiets in de uitwerking waar mogelijk voorrang.

3.3 Thematische uitwerking II: Regulering en betaald parkeren

Niet iedereen kan overal parkeren; daarvoor is de ruimte te schaars. Daarom stuurt de gemeente het parkeergebruik via regulering. Deventer beheert dit in eigen hand. Bezoekers betalen parkeerbelasting, wat hen een parkeerrecht geeft voor een bepaalde tijd en tegen een specifiek tarief. Voor doelgroepen zoals bewoners en ondernemers geeft de gemeente parkeervergunningen af. Het uitgangspunt van Deventer voor regulering is: 'Vrij parkeren waar het kan, reguleren waar het moet.' Hierbij gelden de volgende principes:

- Voorkomen van overlast: We reguleren alleen op momenten dat dit noodzakelijk is. In de binnenstad is dit bijna continu nodig. In schilwijken reguleren we vooral om uitwijkgedrag en parkeerdruk door bezoekers te beperken, bijvoorbeeld op werkdagen of tijdens koopavonden en de zaterdag wanneer het aantal bezoekers het hoogst is. Op bedrijventerreinen zal gezien de uitbreiding van regulering waarschijnlijk in sommige delen ook regulering noodzakelijk worden. We richten ons in dat geval vooral op de avond en nacht, om de bedrijfsvoering overdag niet te hinderen.
- Optimale benutting: Tarieven zorgen ervoor dat parkeerplaatsen niet langer dan nodig bezet blijven. Hierdoor kunnen meer mensen op een dag gebruikmaken van dezelfde plek en benutten we de capaciteit optimaal. De tariefstelling wordt bepaald met optimale naleving van de regulering in het achterhoofd.
- Kwaliteit van de openbare ruimte: In de binnenstad is de parkeerdruk het hoogst. Om de kwaliteit van het straatbeeld te beschermen, houden we de tarieven op straat hoger dan in garages of hubs. Zo stimuleren we parkeren 'uit het zicht'.

Transparante tarieven

Parkeertarieven zijn gebaseerd op de kosten die de overheid maakt. De gemeenteraad stelt jaarlijks het financiële rendement van de parkeersector vast. De opbrengsten worden uitsluitend ingezet voor parkeer- of stallingsdoelen en niet voor algemene middelen die onder andere lokale heffingen vallen. Het parkeerbeleid heeft geen winstoogmerk. Wel is uitgangspunt dat minimaal de gemaakte kosten voor parkeerbeleid gedekt worden door opbrengsten. In de praktijk is jaarlijks sprake van een overschot. Gezien stijgende kosten en de transitie naar meer gebouwde voorzieningen neemt dit overschot wel af.



Deventer hanteert momenteel vier soorten tarieven voor parkeren op straat. Dit aanbod kan meegroeien met nieuwe ontwikkelingen, zoals de komst van mobiliteitshubs. De tariefsoorten zijn:

- Centrumtarief: voor parkeerplaatsen in de centrumzones. Hier is structureel reguleren noodzakelijk.
- Schiltarief: voor de wijken rondom het centrum, om overlast door uitwijkgedrag te voorkomen.
- Kortparkeertarief: bedoeld voor plekken met een hoge vraag, om een snelle doorstroming van auto's te bevorderen.
- Dagtarief: voor gebieden waar parkeren door niet-vergunninghouders minder gewenst is.

Handhaving en besluitvorming

Wanneer er geen parkeerbelasting is betaald, volgt een naheffing. Deze bestaat uit het verschuldigde parkeergeld plus administratiekosten. De gemeenteraad stelt de hoogte van de tarieven jaarlijks vast in de verordening parkeerbelastingen. Het college van B&W bepaalt de exacte zonering. Nadere onderbouwing van de financiële kaders staat in paragraaf 4.2.

3.3.1 Kaders voor regulering

Deventer hanteert een aantal vaste uitgangspunten bij het reguleren van parkeren:

- Geen blauwe zones: De gemeente maakt geen gebruik van blauwe zones. Dit instrument is niet effectief en lastig te handhaven. In plaats daarvan reguleert Deventer via betaald parkeren.
- Eigen terrein eerst: Wie parkeerruimte op eigen terrein heeft, moet deze eerst benutten voordat er recht ontstaat op een vergunning in de openbare ruimte. De inrichting van de openbare weg is hierop afgestemd. De oorspronkelijke omgevingsvergunning is hierbij leidend; het ombouwen van een garage tot woonkamer of een oprit tot tuin is een eigen keuze en geeft geen recht op extra publieke parkeerruimte.
- Beperking aantal vergunningen: Het aantal vergunningen per adres is beperkt. Het doel is om zoveel mogelijk adressen te helpen aan een oplossing voor een eerste auto. Alleen als er in een gebied voldoende ruimte is, kan een tweede vergunning worden verleend. Voor deze tweede vergunning gelden andere voorwaarden.
- Zone centrum, maximaal één vergunning: In de centrumzone wordt maximaal één vergunning per adres afgegeven. Nieuwe ontwikkelingen komen hier niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat. Als alternatief kunnen bewoners van deze ontwikkelingen een abonnement krijgen in de toekomstige mobiliteitshubs.

3.3.2 Uitbreiding gereguleerd gebied

Deventer verwacht dat het gebied met parkeerregulering de komende jaren zal groeien. Dergelijke regulering is noodzakelijk voor optimale beheersing en gebruik van het beschikbare parkeerareaal. Uitgangspunt voor een juridisch houdbare invoering van regulering is dat dat minimaal 50% van de bewoners van de adressen per betrokken straat invoering moet steunen. Het college voert in de beoogde uitbreidingszone een bewonerspeiling uit die als onderbouwing hiervoor dient. De gemeenteraad stelt de regulering en de tarieven vast op voorstel van het College van B&W.

Wijziging procedure zones centrum en schil

In de afgelopen jaren is het steeds moeilijker geworden om betrokken bewoners van het nut van regulering te overtuigen. Door het criterium van meer dan 50% draagvlak per straat krijgt een voorstel onvoldoende steun of leidt dit tot slechts een kleine aanpassing. Enerzijds is dit begrijpelijk: Door regulering ontstaan voor betrokkenen extra kosten en zal eerder van parkeergelegenheid op eigen terrein gebruik moeten worden gemaakt. Anderzijds betekent invoeren van regulering vaak een oplossing voor dagelijkse overlast en het vinden van een parkeerplaats die soms verder van de woning vandaan ligt.

Voor de gemeente betekent afwijzen van regulering dat geen effectieve oplossing voor ervaren parkeeroverlast wordt geboden. Zelfs als de reguleringsgrens opschuift, ontstaat een paar straten verderop weer dezelfde problematiek. Dit leidt tot gespannen situaties voor bewoners en onmacht bij de gemeentelijke handhavers en dienstverleners. Om die reden is het versterken van de gemeentelijke slagkracht bij mogelijke uitbreiding gewenst. Aangezien uitbreiding van het gereguleerd gebied met name in de zones centrum en schil wordt verwacht, zal hiervoor de procedure worden aangepast. Buiten deze zones blijft de procedure gelijk. De ligging en omvang van de zones centrum en schil zijn weergegeven in figuur 5.



Figuur 5 – Zone uitbreiding regulering met bevoegdheid college

Aangepaste procedure zones centrum en schil

Binnen de zones centrum en schil kan het college voorstellen om in een zone betaald parkeren in te voeren of uit te breiden. De Raad stelt het tarief vast en stemt daarmee in met het invoeren van betaald parkeren. Het invoeren van betaald parkeren is afhankelijk van:

- De parkeerdruk in een zone. Als deze meer is dan 85% op het maatgevende moment en het gevolg is van uitwijkgedrag vanuit aangrenzende gebieden of door niet belanghebbenden. Het maatgevende moment in de week is het dagdeel waarop de parkeerbehoefte het grootst is. Een tweejaarlijkse parkeerdrukmeting geeft uitsluitsel over de ontwikkeling van de parkeerdruk.
- Voorziene ontwikkelingen waardoor op korte termijn overdruk kan ontstaan, zoals grootschalige nieuwbouw)
- Inbreuk op de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld wanneer de brandweer niet meer vrij door een zone kan rijden.



Zone waarbinnen instellen of wijzigen van regulering een Collegebevoegdheid is (De groene zone).

Buiten de groene zone is instellen van regulering mogelijk, maar dient de raad hierover een besluit te nemen.

In deze procedure neemt de invloed van de betrokken bewoners af. Dat wil geenszins zeggen dat bewoners niet meer betrokken worden bij voorstellen tot uitbreiding. Participatie vindt zeker plaats, maar zal zich eerder richten op randvoorwaarden van de wijze waarop regulering wordt ingesteld, zoals tijden en dagen van de week. De vraag of regulering ingevoerd dient te worden ligt daarmee bij het bestuur, de wijze waarop wordt mede bepaald door de betrokken bewoners van de beoogde uitbreidingszone.

3.4 Thematische uitwerking III: Regels voor parkeervergunningen

In gereguleerde gebieden gelden regels om de schaarse parkeerruimte eerlijk te verdelen. Wanneer de vraag het aanbod overstijgt, kan de gemeente een maximum instellen voor het aantal uit te geven vergunningen op straat of abonnementen in garages per zone.

Toewijzing en prioriteit

Bewoners en ondernemers kunnen, afhankelijk van hun locatie, een parkeervergunning aanvragen. Daarbij krijgen bepaalde doelgroepen voorrang. Het doel is dat rechtmatige gebruikers tegen beperkte kosten kunnen parkeren, zeker in zones met een hoge parkeerdruk van buitenaf of een hoog autobezit in de buurt. Op diverse locaties zet de gemeente ook haar garages in om pieken in de parkeerdruk op te vangen. Zo kunnen vergunninghouders tegen een gereduceerd tarief gebruikmaken van deze garages tijdens de avond-, nacht- en weekenduren.

Voorwaarden en geldigheid

Het verkrijgen van een vergunning is geen recht en biedt geen garantie op een vaste parkeerplaats. De uitgifte is afhankelijk van de beschikbare openbare ruimte en de lokale parkeervraag. Tijdens grote drukte, zoals bij evenementen, kan het voorkomen dat er tijdelijk geen fysieke plek beschikbaar is. Vergunningen zijn één jaar geldig en moeten jaarlijks opnieuw worden aangevraagd. De gemeente monitort het gebruik per zone om vergunninghouders een reële parkeer kans te bieden. Bij een tekort aan plaatsen wordt een wachtlijst ingesteld.

Digitale dienstverlening

Alle vergunningen zijn gekoppeld aan een kenteken. Het aanvragen, wijzigen of opzeggen verloopt volledig digitaal via de parkeerapp van de gemeente. Er worden geen papieren vergunningen meer verstrekt; ook de handhaving vindt digitaal plaats. Digitale handhaving van de mindervaliden kaart wordt hieraan toegevoegd zodra hiervoor de nationale randvoorwaarden zijn doorgevoerd.

Soorten parkeervergunningen en doelgroepen

De gemeente onderscheidt verschillende doelgroepen voor parkeervergunningen. De tarieven en uitgiftevoorwaarden zijn vastgelegd in de Parkeerverordening en de Verordening Parkeerbelastingen. De doelgroepen zijn:

- **Bewoners:** Elk uniek adres heeft recht op één parkeervergunning. Een tweede vergunning is alleen mogelijk als de parkeerdruk in de omgeving dit toelaat. Voorwaarde is onder meer een inschrijving in de gemeente en een kenteken dat op naam van de bewoner staat. Voor nieuwe ontwikkelingen in Centrum en Schil gelden extra beperkingen.
- **Bedrijven en werknemers:** Bedrijven gevestigd in een parkeerzone kunnen vergunningen aanvragen voor werknemers of bedrijfsauto's. De huidige norm van één vergunning per 10 fte blijft van kracht. Zodra er ruimte beschikbaar komt in de mobiliteitshubs aan de rand van de binnenstad, onderzoekt de gemeente of bedrijven daar abonnementen kunnen afnemen. Voor nieuwe ontwikkelingen in Centrum en Schil gelden extra beperkingen.
- **Combinatie wonen en werken:** Bij een bedrijf aan huis moet de aanvrager kiezen tussen een bewoners- of een bedrijvenregeling. Het is niet mogelijk om van beide regelingen tegelijk gebruik te maken op hetzelfde adres.
- **Bezoekers:** Om de gastvrijheid te waarborgen, kunnen bewoners en bedrijven een bezoekersregeling aanvragen. Ieder adres in de betreffende zone komt hiervoor in principe in aanmerking. Het aantal uren dat wordt toegekend staat in verhouding tot een gemiddeld bezoekersprofiel. Ook om een te grote impact op de bezetting van de betreffende zone te voorkomen is deze regeling gebonden aan een maximum aantal uren per adres.
- **Deelmobiliteit:** Aanbieders van deelauto's kunnen vergunningen krijgen voor vaste, aangewezen parkeerplaatsen. De gemeente breidt deze regeling op termijn uit naar 'free-floating' deelauto's (zonder vaste plek) en onderzoekt mogelijkheden voor informele deelinitiatieven tussen buurtbewoners.

Specifieke parkeerplaatsen

Parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen, zoals laad- en losplaatsen of plaatsen bij openbare laadinfrastructuur voor elektrische auto's, maken integraal deel uit van de parkeerzones. Het college is bevoegd om binnen de vastgestelde verordeningen nadere regels te stellen voor de uitgifte van vergunningen aan specifieke groepen.

Parkeren op eigen terrein

Adressen met parkeergelegenheid op eigen terrein worden geregistreerd op de POET- en/of GROF-lijst. De afkortingen worden in het kader uitgelegd. Door één of meerdere parkeerplaatsen op eigen terrein vervalt de mogelijkheid van afnemen van een parkeervergunning of vervalt het recht op een tweede vergunning.

Een adres komt op de POET- en/of GROF-lijst te staan als het adres beschikt of kan beschikken over een of meerdere eigen parkeerplaatsen. Een eigen parkeerplaats kan

een parkeerplaats op eigen terrein zijn, maar ook een oprit of inbandige parkeerplaats bij het pand of wooncomplex.

Daarnaast zijn sommige adressen gekoppeld aan rechten voor aanvragen van abonnementen in private garages. Beoordeling van plaatsing op de POET- of GROF-lijst is onderdeel van de verlening van een Omgevingsvergunning. Daarnaast kunnen aanwijzingen hierover worden opgenomen in huisnummerbesluiten, bijvoorbeeld bij splitsing van woningen.

POET en GROF zijn vaktermen die in de meeste steden worden gebruikt, ook in een juridische context. POET staat voor 'Parkeren Op Eigen Terrein' en is van toepassing wanneer bij een ontwikkeling de parkeerruimte op het eigen terrein wordt opgelost of wanneer bij invoering van regulering parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden gebruikt. In beide gevallen vervallen rechten voor afname van parkeervergunningen. GROF staat voor 'Geen (of beperkt) Recht op Parkeervergunningen' en ontstaat als er parkeren op eigen terrein mogelijk is bij invoeren van parkeerregulering of bij een nieuwe ontwikkeling in gereguleerd gebied voor de betreffende adressen.

Parkeerzones en geldigheid

Parkeervergunningen worden uitgegeven voor specifieke zones. Deventer hanteert de zones Binnenstad, Schil en Buitencentrum. Deze zijn groot genoeg om bij incidentele drukte elders in dezelfde zone te kunnen parkeren. Voor zone schil geldt dat men ook in zone Buitencentrum mag parkeren. Voor afgegeven vergunningen geldt dat vergunninghouders jaarlijks een nieuwe aanvraag kunnen doen, mits de vergunningsoort dit toestaat en tussentijds geen intrekking heeft plaatsgevonden. In de beleidsregel parkeernormen zijn de zones nader grafisch weergegeven.



Geen of beperkt aantal parkeervergunningen

Gebruikers van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in zones met betaald parkeren hebben geen recht op een parkeervergunning, tenzij hiervoor een wettelijke basis bestaat. Zij moeten het parkeren op eigen terrein oplossen. Een uitzondering geldt voor het binnenstadsdeel van de zone centrum waar een financiële bijdrage de voorkeur heeft (zie figuur 1). Zolang geen afkoop is voldaan zijn de betreffende adressen onderdeel van de POET/GROP lijst. Dit is nader toegelicht in de beleidsregel parkeernormen. Bij gebiedsontwikkelingen kunnen gezamenlijke parkeervoorzieningen als onderdeel van de uitwerking worden toegestaan.

Alle adressen in gereguleerde gebieden die de parkeereis op eigen terrein fysiek realiseren, komen op de GROP- of POET-lijst. De gemeente vermeldt dit bij het verstrekken van de omgevingsvergunning of bij een huisnummerbesluit. Plaatsing op deze lijsten heeft geen gevolgen voor de bezoekersregeling. Door bovenstaande regels kan een ouder pand in een straat wel recht hebben op een parkeervergunning, terwijl een nieuw pand dat recht niet heeft.

3.5 Gebiedsgerichte uitwerking

Parkeren en parkeerbeleid vraagt om een uitwerking die verschilt per locatie. De gemeente onderscheidt de volgende gebieden, waarbij in sommige gevallen in de omgevingsvisie de naamgeving anders is dan de binnen mobiliteit en parkeren gangbare functionele beschrijving:

- De historische binnenstad, inclusief woon- en werkbuurten en het voetgangersdomein
- De periferie: de overige binnenstadsbuurten en buurten daarbuiten die parkeerdruk van de binnenstad ervaren. Deze zone wordt in de omgevingsvisie 'compact tuindorp' genoemd.
- Woonwijken in de stad, waarbij specifieke aandacht bestaat voor publiekstrekkingen zoals de wijkwinkelcentra. In de omgevingsvisie wordt deze zone 'groenstedelijk en suburbaan wonen' genoemd.
- De dorpen en het buitengebied
- Gebiedsontwikkelingen met grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen (In de omgevingsvisie 'woonwerkgebieden')
- Bedrijventerreinen in en rond de stad en dorpen

De binnenstad (parkeerzone centrum): nadruk op leefbaar

Het gebrek aan ruimte en de vraag vanuit de verschillende gebruikersgroepen maakt parkeerregulering in het centrum noodzakelijk. Daarbij is het zoeken naar een balans tussen het economisch functioneren en de leefbaarheid voor bewoners en bezoekers. Ook duurzaamheidsdoelen (minder fossiel verkeer en gezonder bewegen) blijven uitgangspunt.

Integrale ambities leiden ertoe dat het parkeerbeleid voor de binnenstad uitgaat van het niet verder laten groeien van het aantal (openbare) parkeerplaatsen op maaiveld in het centrum. Als uit monitoring blijkt dat er meer parkeergelegenheid nodig is, dan zet de gemeente in op aanvullende voorzieningen langs de (binnen)stadsranden. Voor bezoekers maar ook bewoners ontstaat hiermee uitbreiding van het beschikbare areaal. Wie en hoe daadwerkelijk toegang krijgen wordt nader bepaald.

We zien nieuwe ontwikkelingen als 'aanjagers' en kansen voor de mobiliteitstransitie. De gemeente stuurt dit door de hoogte van de parkeernormen (die onnodig hoge parkeerruimte ten opzichte van gemeten bezit voorkomen) en door de ontwikkelaars te laten bijdragen in het faciliteren van de mobiliteit die de ontwikkeling veroorzaakt. We zetten het beschikbare budget anders in dan alleen voor autoparkeren 'bij de voordeur', bijvoorbeeld in de vorm van hubs, of fietsvoorzieningen.

Uitgangspunten voor de binnenstad (parkeerzone centrum):

- Er is in het centrum weinig of geen ruimte op straat. De parkeerruimte neemt jaarlijks af door ingrepen op veiligheid en andere functies. Daarnaast willen we ruimte vaker inzetten voor een aantrekkelijk verblijfsklimaat;
- Een verdere afname van het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad is door ruimtegebrek en keuzes voor andere functies soms onvermijdelijk en helpt bij het vergroten van de leefbaarheid en aantrekkelijkheid;
- De beperkte ruimte willen we toewijzen aan noodzakelijk verkeer (bezorgen, mindervaliden) en aan bewoners (bewoners maken minder parkeerbewegingen dan bezoekers, we reduceren dan ook verkeer in het centrum);
- Parkeren voor centrumbezoekers lossen we op in garages en mobiliteitshubs (die zijn voorzien op een loopafstand, in de nota parkeernormen wordt nader bepaald welke concrete cijfers hierbij horen);
- Parkeren voor werknemers in het centrum lossen we op zo veel mogelijk in hubs en terreinen op loopafstand;
- We beperken parkeren in nieuwbouwwontwikkelingen en hanteren realistische kengetallen voor de parkeereis. We maken zoveel mogelijk gebruik van bestaande faciliteiten, en vragen ontwikkelaars bij te dragen aan mobiliteitsoplossingen;
- Tarieven en abonnements-/vergunningsprijzen gebruiken we als sturingsinstrument.

Compact tuindorp (parkeerzone schil): gemengd gebied

Met 'schil' bedoelen we de buurten en wijken die rondom de binnenstad liggen en die parkeerdruk vanuit de binnenstad ondervinden. In de periferie spelen twee zaken: het ruimtegebrek vanwege de compactheid van de meeste vooroorlogse bebouwing en het overloopeffect vanuit de binnenstad. Hier zijn drie groepen gebruikers van het gebied zelf: de bewoners, de werknemers van de bedrijven en de bezoekers van bewoners en bedrijven. Deels kan dit worden opgevangen doordat de verschillende groepen per dagdeel een ander patroon van aanwezigheid hebben. Om dit te faciliteren, is het van belang parkeerruimte zoveel mogelijk 'ongedeeld' en voor alle groepen beschikbaar te houden. Overloop vanuit de binnenstad moet worden geweerd en krijgt ruimte in de mobiliteitshubs en terreinen, die deels in de periferie liggen. Regulering is daarom nodig voor deze gebieden, in de vorm van betaald parkeren. De drie gebruikersgroepen krijgen parkeervergunningen. Daarbij stellen we een maximum aan het aantal uit te geven vergunningen per categorie (bewoners, bedrijven, bezoek) om overdruk te voorkomen.

Bij nieuwbouw en inbreiding geldt dat initiatiefnemers moeten zorgen voor parkeren op eigen terrein. Afkoop of maatwerk wordt bij hoge uitzonderingen alleen door het college toegestaan indien fysieke realisatie onmogelijk is. Overloop en ruimtegebrek spelen ook in gebieden waar grootschalige stadsvernieuwing plaatsvindt, zoals bijvoorbeeld De Kien. Of bij herstructurering van bedrijventerreinen in of bij de periferie. Het station en de stationsomgeving behoren ook tot de periferie. Hier is een bijzondere groep gebruikers, namelijk de treinreizigers die met de auto komen. NS faciliteert dit zodat ze met gereduceerd tarief kunnen parkeren op de P+R Handelskade. De gemeente zet in op bereikbaarheid van het station met fiets en bus.

Uitgangspunten voor compact tuindorp (parkeerzone schil):

- Betaald parkeren en vergunningenuitgifte toepassen als reguleringsinstrument;
- Geen overloop parkeren vanuit de binnenstad of aangrenzende wijken toestaan waar dit overlast veroorzaakt;
- Een plafond hanteren aan aantal uit te geven vergunningen, nieuwe aanvragen komen op een wachtlijst;
- Faciliteren van P+R bij het station is aan NS;
- Bij nieuwbouw en inbreiding in principe parkeren op eigen terrein en streven naar gebundelde en in pandige voorzieningen, maar er is ruimte voor maatwerk en bijdragen aan een mobiliteitsoplossing.

Groenstedelijk en suburbaan wonen (parkeerzone rest bebouwde kom): overloop en overdruk voorkomen

Hier spelen de beide problemen uit de Schil deels ook. Als het alleen gaat om te weinig ruimte vanwege de compactheid van de bebouwing, dan is regulering geen oplossing: de parkeerpiek is dan vaak 's avonds en 's nachts en parkeerders zijn voornamelijk bewoners zelf. Mogelijk wordt het aantal tweede en derde auto's iets beperkt, maar vaak is de prijs geen reden om geen extra vergunning aan te vragen. Dat wordt anders wanneer de wijk of buurt ook te maken krijgt met overloop van nabijgelegen wijken. Dan is betaald parkeren en vergunningverlening voor bewoners wel toepasbaar. Hier zal het aantal uit te geven vergunningen hoger zijn dan in de binnenstad en periferie. Verder willen we meer proactief optreden: als we problemen voorzien dan nemen we maatregelen en wachten niet af totdat problemen optreden.

Voor nieuwbouw binnen een woongebied is de parkeerdruk een sturende factor: voorkomen moet worden dat het nieuwbouwplan een parkeerprobleem op straat veroorzaakt. We geven een parkeereis mee voor het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein.

De ontwikkelingen staan niet stil. Wat nu een woonwijk is zonder problemen kan dat in de toekomst wel zijn. We houden daarom rekening met verandering. Daarom stellen we voor om op voorhand alle wijken in de stad en de dorpen (met urgentie voor de wijken ten westen van het Hanzetracé, Hanzeweg - N337 - Roland Holstlaan) in te delen in samenhangende zones. We gaan dan de parkeerdruk per zone ook in deze wijken monitoren, zoals we dat al doen in de binnenstad en de periferie. Zodra de parkeerdruk (en het gebruik van parkeerplaatsen als gevolg van bezoek buiten het gebied) toeneemt of wanneer daar kans op is als gevolg van een nieuwbouwontwikkeling, dan kunnen we snel overgaan tot het invoeren van parkeerregulering. Uiteraard wel in goed overleg met de gebruikers, maar de gemeente heeft de regie.

Uitgangspunten voor groenstedelijk en suburbaan wonen (parkeerzone rest bebouwde kom Deventer)

- Parkeeroplossingen op eigen terrein benutten, bij uitbreiden parkeren op maaiveld;
- Het gebied binnen de bebouwde kommen van de gemeente indelen in samenhangende zones waar in de toekomst mogelijk parkeerregulering kan komen;
- Parkeerregulering (betaald parkeren vergunningen) invoeren als sprake is van een overloopprobleem, veiligheidsprobleem of wanneer de parkeerdruk als gevolg van ontwikkeling zal toenemen;
- De parkeerdrukmeting en de ontwikkeling van inbreidingsplannen en veiligheidsproblemen als indicator voor invoeren;
- Een parkeereis instellen voor nieuwbouw, maar maatwerk bieden afhankelijk van de duurzaam beschikbare alternatieven en parkeercapaciteit op straat;
- Waar mogelijk anticiperen op situaties waar het autobezit hoger is dan ten tijde van de planning was voorzien en/of door andere oorzaken, zoals door langer thuiswonende kinderen.

Dorpen (parkeerzones overig bebouwde kom), buurtschappen en het buitengebied (parkeerzone buitengebied)

De dorpen en het buitengebied beslaan een groot oppervlak van de gemeente. Mede daarom is er met het parkeerbeleid in het achterhoofd een indeling te maken:

- Voor dorpen als Schalkhaar en Diepenveen geldt dat ze verbonden zijn met de stad Deventer. De fietsafstand zorgt voor een redelijk alternatief. Daarnaast heeft Schalkhaar een busdienst. Herstel van de vroege busdienst staat op de agenda in Diepenveen.
- Voor dorpen als Bathmen en Lettele geldt dat de afstand naar Deventer dusdanig groot is dat de fiets als alternatief niet voor alle gebruikers vanzelfsprekend is. Openbaar vervoer ontbreekt. Wel zijn er soms informele buurtinitiatieven.
- Voor de kleinere dorpen zoals Okkenbroek en buurtschappen als Oxe of Averlo geldt dat er geen andere opties zijn dan het gebruik van de eigen auto. Belangrijk daarbij is dat er doorgaans in de aanliggende gemeenten ook geen dorp met voorzieningen op redelijke afstand.

Het gevolg voor het autobezit en –gebruik wordt hierdoor bepaald. In de grotere dorpen bij Deventer is het autogebruik vergelijkbaar met stadswijken als Colmschate of De Hoven. Dorpen als Bathmen en Lettele hebben vanuit de eigen behoefte als een hoger autobezit, en krijgen bovendien te maken met verkeer vanuit hun directe omgeving voor de eerste levensbehoeftes. In de kleine dorpen en de buurtschappen is men afhankelijk van de auto voor vrijwel alle behoeftes.

Het parkeerbeleid kan in deze omgevingen slechts zeer beperkt als sturend worden ingezet. In de meeste gevallen zal het gaan om accommoderen van de aanwezige auto's en de lokale bedrijfswagens, waaronder het landbouwverkeer. In deze omgevingen is het daarmee zaak voldoende parkeerruimte aan te bieden, zodat de resterende openbare ruimte niet alsnog gebruikt wordt om auto's te parkeren. Een logische insteek hierbij is het inzetten op parkeren op eigen terrein in de vorm van opritten en garages, of het – met name bij de dorpscentra en bijvoorbeeld bij senioren woonlocaties – inzetten op straten met voldoende parkeerruimte die af en toe ook de pieken in de winkelbehoefte kunnen opvangen.

Om deze situatie wezenlijk te wijzigen ligt de sleutel niet zozeer bij parkeerbeleid, maar bijvoorbeeld bij het inzetten op nieuwe opties voor publiek vervoer, hoe moeilijk deze ook soms daadwerkelijk te realiseren zijn. Gewaakt moet worden tegen het 'gemeentebreed' instellen van beperkingen die in een stedelijke context logisch en haalbaar zijn, maar die in dorpen en buurtschappen juist als onnodig beknellend kunnen worden ervaren.

Uitgangspunten voor dorpen (parkeerzone rest bebouwde kom), buurtschappen en het buitengebied (parkeerzone buitengebied):

- Dorpen kennen soms een centrummilieu, soms een schilmilieu en zijn soms onderdeel van het buitengebied
- Parkeerbeleid is afhankelijk van de typering per zone en sluit aan op de regels die in het stedelijk gebied gelden
- Parkeerbeleid voor dorpen en buitengebied blijft maatwerk.

Het beleid geven we vorm aan de hand van de ligging van de zone binnen de gemeente. Sommige onderdelen zijn niet aan deze geografische indeling gekoppeld. Deze worden hieronder uitgewerkt.

- De regelgeving bij ruimtelijke ontwikkelingen, zoals nieuwbouw, verbouw en stadsontwikkeling
- De specifieke problematiek bij evenementen
- De problematiek bij bedrijventerreinen waar overloop kan ontstaan.

Parkeren bij evenementenlocaties

Er vinden evenementen plaats in Deventer: eenmalige, zoals de kermis, het Dickensfestijn, Deventer op stellen en de Boekenmarkt of frequente, zoals wedstrijden van Go Ahead Eagles. Bij een evenement of voetbalwedstrijd zal de parkeerdruk toenemen. In sommige gevallen zijn er eigen parkeervoorzieningen, in andere gevallen is een tijdelijke oplossing in de omgeving onontkoombaar.

Evenementenorganisatoren dienen een bereikbaarheidsplan op te stellen, dat de basis is voor de evenementenvergunning. Daarbij moet het parkeren met een minimum van overlast voor de omgeving worden geregeld. Deventer ziet het oplossen van de mobiliteit bij grote evenementen als een kans om het publiek andere vormen van mobiliteit uit te laten proberen. Om die reden dient een bereikbaarheidsplan waar mogelijk uit te gaan van parkeren op afstand met passend voor- en natransport. Terreinen op afstand kunnen hierdoor tijdelijk op een andere manier worden gebruikt, wat met zich meebrengt dat lokale gebruikers op de betreffende dagen rekening moeten houden met veranderingen.

Uitgangspunten voor evenementen:

- Evenementenorganisatoren moeten bij de vergunning een mobiliteits- en parkeerplan opstellen;
- Deventer ziet een evenement als kans om mobiliteitstransitie onder de aandacht te brengen en te faciliteren.

Werkgebieden en bedrijventerreinen: overloop voorkomen en bedrijfsvoering mogelijk maken

Bedrijventerreinen kunnen typische kantoorlocaties zijn of juist locaties waar productiebedrijven zijn gevestigd. Onderscheid is nodig in bedrijventerreinen die gevoelig zijn voor overloop vanuit nabijgelegen gebieden of juist verder weggelegen zijn en geen capaciteitsproblemen hebben. Op de locaties die gevoelig zijn voor overloopproblemen is parkeerregulering (betaald parkeren) vaak nodig. Hiervoor geeft een parkeerdrukmeting uitsluitsel.

Een bijzonder probleem van bedrijvenlocaties is het stallen van niet dagelijks gebruikte auto's, zoals campers, tweede auto's en oldtimers, maar ook de weekend- en nachtstalling van vrachtwagens en aanhangers. Voor het vrachtauto parkeren is in de algemene plaatselijke verordening in de kom van Deventer een parkeerverbod voor vrachtwagens vastgelegd.

Het tegengaan van langdurig parkeren vraagt een specifieke regeling. Als dit het dagelijkse gebruik van parkeren door de bedrijven bemoeilijkt, is een nachtelijk parkeerverbod of betaald parkeren gedurende de nachtelijke uren mogelijk. Echter, dit dient aan te sluiten op de behoeftes van lokaal betrokkenen en dient voorzien te zijn van concrete invulling van de handhaving.

Uitgangspunten voor **werkgebieden en bedrijventerreinen:**

- Passende restricties voor campers en vrachtwagens in de openbare ruimte
- Betaald parkeren bij overloopgebieden vanaf het moment dat concrete overlast wordt ervaren;
- Lang parkeren door derden tegengaan als dit hinder veroorzaakt, door betaald parkeren overdag (werkers/ winkelend publiek van elders) en/of in de nacht (bewoners van aanliggende buurten) met ruime vergunningen

3.6 Parkeren en stallen bij ruimtelijke ontwikkelingen

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen leveren meer verkeer op. De gemeente streeft enerzijds naar een goede bereikbaarheid van ontwikkelingen maar wil tegelijk ook de negatieve effecten van toenemend auto- en fietsgebruik (zoals foutgeparkeerde auto's en fietsen in de openbare ruimte) reguleren. Om de parkeerdruk te verlagen wordt voor elke nieuwe ruimtelijke ontwikkeling een parkeereis voor zowel auto- als fietsparkeren gesteld.

De beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 regelt het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen dat gerealiseerd moet worden, ofwel de parkeereis. Deze wordt tegelijkertijd met deze nota parkeerbeleid aan het bestuur aangeboden. In bijlage 2 worden de uitgangspunten van de beleidsregels kort samengevat.

Handelswijze bij grootschalige gebiedsontwikkelingen

In de systematiek van de omgevingsvisie gaat dit om 'woonwerkgebieden' met Havenkwartier en Haveneiland als voorbeeld. Als programma wordt toegevoegd in een bestaand gebied, neemt de vraag naar parkeerplaatsen toe. Om te voorkomen dat dit leidt tot overdruk of overlast in het omliggende gebied stellen we een parkeereis op. Het plan moet dan zelf voorzien in de extra parkeerplaatsbehoefte (of afkoop in een deel van zone binnenstad). We hanteren een regeling die flexibiliteit en maatwerk mogelijk maakt en aansluit op de gewenste mobiliteitstransitie.

Uitgangspunt bij grootschalige gebiedsontwikkelingen zoals Centrum & Schil en Keizerslanden blijft een parkeereis, die gebaseerd is op de gebiedstypering zoals weergegeven in de omgevingsvisie en die aansluit bij kencijfers zoals die door het nationaal onderzoeksinstituut CROW zijn gepubliceerd. Indien voor een andere benadering wordt gekozen, dient hierbij te allen tijde duidelijk gemaakt te worden dat dit een uitzondering vormt op de reguliere aanpak zoals deze is omschreven.

Uitgangspunten voor **ruimtelijke ontwikkelingen (in omgevingsvisie 'woonwerkgebieden'):**

- De Parkeereis komt tot stand op basis van de parkeernormen zoals vermeld in bijlage 1 van deze nota parkeerbeleid en dient door de ruimtelijke ontwikkeling te worden ingevuld;
- In de Beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 staat hoe deze parkeereis moet worden berekend en hoe deze kan worden ingevuld.

De gele arcering van de tekst 'Bijlage 1' in bovenstaand kader is weggehaald



Aanbevelingen (geen voorschriften)

Het nationaal onderzoeksinstituut CROW geeft in haar publicaties op allerlei fronten suggesties voor regulering. Als gemeente is het aan ons regulering af te wegen tegen de autonome voortgang vanuit de maatschappij. We willen voorkomen dat regulering het ontwikkelingstempo onnodig forceert of voor complicaties zorgt binnen het algemene uitgangspunt van het zoveel mogelijk faciliteren van realisatie van projecten.

Concreet volgt Deventer de suggesties van het CROW voor regulering op drie gebieden (nog) niet op. Het betreft deelmobiliteit, laadvoorzieningen en afwijkende fietsmaten. De gemeente ziet dit als maatwerk en niet als dwingende eis. Per onderwerp is de motivatie hiervoor als volgt.

Deelmobiliteit

Deventer stimuleert deelauto's en -fietsen, maar is terughoudend met het verlagen van de parkeereis bij nieuwe ontwikkelingen. Ervaring leert dat deelmobiliteit in de praktijk vaak lastig te borgen is. Contracten blijken soms onhoudbaar en financiering door Verenigingen van Eigenaren (VvE's) stuit regelmatig op weerstand. Dit kan leiden tot parkeernormen die zijn verlaagd zonder dat er een werkend alternatief tegenover staat.

- Om overlast in de openbare ruimte te voorkomen, hanteert Deventer bij maatwerk de volgende strikte voorwaarden:
- Beschikbaarheid: Het deelconcept moet al bij de verkoop van de woningen beschikbaar zijn voor potentiële bewoners.
- Stimulering: Er moet een 'welkomstaanbod' zijn waarbij gebruikers minimaal een half jaar met korting kennismaken met het systeem.
- Borging: De continuïteit moet via een wederzijds contract juridisch gegarandeerd zijn voor de volledige gebruiksperiode.
- Begrenzing: Deelmobiliteit vervangt nooit de volledige parkeereis. In de praktijk gaat het om maximaal twee auto's per locatie (of vier bij grote gebiedsontwikkelingen). Het college beoordeelt elk verzoek op basis van een specifieke motivatie.

Elektrisch laden

Het Deventer omgevingsprogramma laadinfrastructuur vormt het integrale document voor uitwerking van elektrisch laden. Dit document is voor Deventer hierin leidend. Hoofdinsteek is dat laadpunten op eigen terrein door betrokkenen worden gerealiseerd. Op plaatsen waar dit onmogelijk blijkt zorgt de gemeente voor een basisaanbod in de openbare ruimte. Deventer legt geen dwingende percentages op voor laadpunten bij bouwprojecten om de volgende redenen:

- Marktbehoefte: Elektrisch laden is inmiddels een standaard eis van kopers en ontwikkelaars en bepalend voor de courantheid van ruimtelijke ontwikkelingen in de markt. De overheid hoeft dit niet extra te stimuleren.
- Flexibiliteit: Bij het creëren van aanbod van laadinfrastructuur spelen een aantal zaken, zoals aanvoer en ruimte van elektriciteit, keuze uit een breed aanbod van soorten laadinfrastructuur et cetera. We willen als gemeente geen eisen stellen die binnen de vrije marktkeuzes onbedoeld juist tot beperkingen kunnen leiden.
- Regelgeving: Het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) is één van de 4 algemene maatregelen van bestuur onder de Omgevingswet. Het Bbl bevat regels over oplaadpunten bij zowel nieuwe als bestaande bouwwerken. In de herziene Europese Energy Performance of Buildings Directive (EPBD IV) worden deze verplichtingen verder aangescherpt.

Afwijkende fietsen

Het CROW adviseert extra ruimte voor grotere fietsen, zoals bakfietsen en fatbikes. Deventer stimuleert dit, maar ziet het als maatwerk. Hiervoor zijn twee hoofdredenen. De eerste is dat de bestaande regelgeving al rekening houdt met een deel afwijkende fietsen. De tweede is dat de trend in soorten fietsen snel verandert. We willen geen regels stellen die door de snelle ontwikkelingen niet meer van toepassing bepaalde soorten fietsen blijken te zijn.

Wanneer de functie van een gebouw daarom vraagt, blijft het uiteraard gewenst dat de stallingsruimte qua afmetingen en inrichting hierop wordt aangepast. Eventuele extra eisen en de wijze van invulling zien we dan als maatwerk. **In het specifieke geval van toepassen van een gemeenschappelijke fietsenberging bij woongebouwen geeft een separate beleidsregel van de gemeente hier concrete richtlijnen voor.**

4. Organisatie en bedrijfsvoering

In dit laatste hoofdstuk staat de organisatie van de parkeersector centraal. Hoe verhouden wij ons als gemeente tot onze klanten: de parkeerders van binnen en buiten de stad? Hoewel deze paragraaf losstaat van de systematiek van de Omgevingswet, biedt het essentieel inzicht in onze bedrijfsvoering en levert het delen van de motivatie voor keuzes die we als gemeente maken binnen de parkeersector. Achtereenvolgens behandelen we de klantrelaties, de financiële huishouding, monitoring en de interne organisatie.

4.1 Klant en participatie

De gemeente Deventer treedt op als aanbieder van parkeervoorzieningen, soms als enige speler en soms in een open markt. In beide rollen staat de klant centraal. Wij streven naar eenvoudige, transparante producten en communiceren in duidelijke taal. Achter de schermen verbeteren wij continu onze dienstverlening om het gebruiksgemak te vergroten.

Participatie

De mening van onze inwoners en ondernemers peilen we op twee manieren:

- **Projectmatige participatie:** Parkeren is een vast onderdeel van grotere mobiliteitsprojecten. Een voorbeeld is de bewonerspeiling 'Goed op weg' voor de binnenstad en periferie. Ook bij de uitwerking van het fietsbeleid betrekken we gebruikers intensief.
- **Belangenvertegenwoordiging:** Voor deze nota is een brede groep stakeholders geconsulteerd. Dit varieert van buurt- en wijkverenigingen tot belangenorganisaties van ondernemers, woningcorporaties, projectontwikkelaars en makelaars. Hun input vormt de basis voor de geactualiseerde uitgangspunten.

Communicatie

Heldere communicatie over onze keuzes en het parkeeraanbod is essentieel. Onze integrale aanpak loopt uiteen van informatie op de website tot bewonersavonden bij wijzigingen in de regulering. Tijdens de reis informeren we automobilisten realtime over de parkeercapaciteit via het Parkeerroute-informatiesysteem (PRIS). Goede informatie voorkomt zoekverkeer en onduidelijkheid. Hoewel we alternatieven voor de auto stimuleren, zorgen we voor een positieve ervaring voor wie wel voor de auto kiest.

Betaalgemak en digitalisering

Door de opkomst van pinnen beperken we het aantal automaten voor contant geld in parkeergarages tot een minimum. Op straat is contant betalen nagenoeg verdwenen; hier werken we volledig op basis van kenteken parkeren. Naast betalen bij de automaat kunnen klanten gebruikmaken van diverse parkeerapps. Dit biedt extra gemak, zoals betalen per minuut en maandelijks facturatie. Daar staat een kleine opslag tegenover ten opzichte van het gemeentelijk tarief.

Eenduidigheid en vindbaarheid

Om het gebruik te vereenvoudigen, hebben we de zonering voor parkeernormen gelijkgetrokken met de zones voor betaald parkeren en vergunningen. Door deze eenduidige kaartbeelden ziet de gebruiker in de nieuwe systematiek van de Omgevingswet direct welke regels en randvoorwaarden er gelden op een specifiek adres.

4.2 Financiële huishouding

De geldstromen binnen het parkeerdomein zijn complex. Het Meerjaren Perspectief Parkeren (MPP) is het centrale document waarin de raad jaarlijks de financiële kaders vaststelt. Dit MPP biedt een doorkijk van tien jaar naar de inkomsten, uitgaven en de stand van de reserve parkeren. De financiële huishouding kent drie niveaus: de relatie met de raad, de gemeentelijke kostenbeheersing en de tarieven voor de gebruiker.



Financiën en de raad

De gemeente is op de openbare weg de enige aanbieder van parkeerruimte. Voor parkeergarages en afgesloten terreinen opereren we echter in een concurrerende markt. Dit betekent dat we btw afdragen en moeten voldoen aan de wet Markt en Overheid. Het MPP bevat de noodzakelijke informatie voor een transparant beleid hierin. Investerings in bijvoorbeeld parkeerapparatuur en onderhoud worden over de gebruikelijke termijn afgeschreven. De reserve parkeervoorzieningen vangt schommelingen in de begroting op en garandeert de continuïteit van het aanbod.

Beheersing van gemeentelijke kosten

Ons uitgangspunt is om parkeervoorzieningen betaalbaar te houden door te kiezen voor een functioneel basisniveau. Gemeentelijke garages hebben daarom vaak een soberder uitstraling dan commerciële varianten. Ook streven we naar een optimale bezettingsgraad om het rendement gezond te houden. Toch staan de marges onder druk door:

- Inflatie: Stijgende prijzen voor beheer, onderhoud en vervanging als gevolg van een onzekere economie.
- Kwaliteit van de leefomgeving: De keuze voor 'blik uit het zicht' (ondergronds of gebouwd parkeren) is aanzienlijk duurder dan parkeren op straat. Op termijn zal het rendement van de parkeersektor hierdoor naar verwachting dalen.

Kosten voor de gebruiker

Inwoners kiezen zelf voor het bezit van een auto of fiets en zijn in principe zelf verantwoordelijk voor de gevolgen en kosten daarvan. De gemeente rekent de kosten voor ruimte en diensten daarom door aan de gebruiker. In specifieke gevallen draagt de gemeenschap echter (deels) bij, omdat de kosten niet volledig op de gebruiker verhaald kunnen worden (bijvoorbeeld omdat andere doelgroepen de parkeerkrapte veroorzaken) of omdat er een maatschappelijk belang is. Dit geldt voor:

- Parkeervoorzieningen voor mindervaliden.
- Bewonersvergunningen op straat en bewonersabonnementen in garages.
- Het optimaal benutten van parkeergarages in de daluren (bijv. voor vergunninghouders in de nacht).

4.3 Monitoring en interne bedrijfsvoering

Naast financiële transparantie vormen monitoring en een efficiënte organisatie de basis voor ons parkeerbeleid. Om het jaar houden we een uitgebreide parkeertelling in en rond de gereguleerde gebieden. We brengen hierbij het totale aantal parkeerplaatsen en het gebruik door bewoners, werknemers en bezoekers in kaart. Dit geeft een helder beeld van de parkeerdruk. Op basis van deze data bepalen we waar we de benutting kunnen verbeteren of waar extra regulering nodig is.

Toekomstgerichte planning

Deze data helpen ook bij lange termijn keuzes over investeringen in nieuwe parkeercapaciteit. We gebruiken hiervoor een actuele planningsmethodiek die ook vooruitkijkt in de tijd. Zo borgen we bij het verlenen van omgevingsvergunningen dat er ook in de toekomst voldoende parkeerplekken beschikbaar blijven en voorkomen we capaciteitsproblemen achteraf.

Digitale innovatie en systemen

De interne bedrijfsvoering wordt continu gemoderniseerd om optimaal te functioneren. Belangrijke speerpunten zijn:

- Digitalisering: We digitaliseren het gebruik van parkeervoorzieningen en de handhaving volledig. Dit maakt innovatief zoals het gebruik van een scanauto voor handhaving van het parkeren mogelijk.
- Landelijke aansluiting: We koppelen onze systemen aan nationale databanken voor het opslaan en raadplegen van parkeerrechten. Dit maakt realtime beschikbaarheid digitaal beschikbaar, dat gebruikt wordt in de bepaling van optimale routes in navigatieapps.
- Gebruikersgericht: Bij de vernieuwing van systemen wegen we de wensen en signalen van de Deventer bevolking nadrukkelijk mee. Mede hierdoor houden we de Deventer parkeerapp actueel en optimaal bruikbaar.



Bijlage 1: Parkeernormen per zone voor fiets en auto in Deventer.

 Fiets	Pagina 1/3					Eenheid
	Centrum	Schil	Overig beb. kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	

Hoofdgroep wonen

Koop, huis, vrijstaand	5,0	5,0	5,0	5,0		woning
Koop, huis, twee onder één kap	5,0	5,0	5,0	5,0		woning
Koop, huis, tussen of hoekhuis	5,0	5,0	5,0	5,0		woning
Koop, appartement, >100 m2 bvo	5,0	5,0	5,0	5,0		woning
Koop, appartement, 75-100 m2 bvo	4,3	4,3	4,3	4,3		woning
Koop, appartement, <75 m2 bvo	3,3	3,3	3,3	3,3		woning
Huur, huis, vrije sector	5,0	5,0	5,0	5,0		woning
Huur, huis, sociale huur	5,0	5,0	5,0	5,0		woning
Huur, appartement, vrij, >100 m2 bvo	5,0	5,0	5,0	5,0		woning
Huur, app, vrije sector, 75 - 100 m2 bvo	4,3	4,3	4,3	4,3		woning
Huur, app, vrije sector, <75 m2 bvo	3,3	3,3	3,3	3,3		woning
Huur, app, sociale huur, >100 m2 bvo	5,0	5,0	5,0	5,0		woning
Huur, app, sociale huur, 75-100 m2 bvo	4,3	4,3	4,3	4,3		woning
Huur, app, sociale huur, <75 m2 bvo	3,3	3,3	3,3	3,3		woning
Huur, app, sociaal / vrij, < 30 m3 bvo	2,5	0,4	0,5	0,5		woning
Idem ('campuscontract')	1,4	1,4	1,4	1,4		kamer
Aanleunwoning, serviceflat	0,6	0,6	0,6	0,6		woning
Kleine eenpersoonswoning (Tiny house)	2,5	2,5	2,5	2,5		woning
Waarvan bezoekers per woning (Op te tellen bij bovenstaande normen)	0,3	0,3	0,25	0,2		

Hoofdgroep werken

Kantoor (zonder baliefunctie)	1,7	1,2	1,1	0,8		100 m2 bvo
Commerciele dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	3,0	2,1	1,4	1,1		100 m2 bvo
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekers-extensief (industrie, werkplaats e.a.)	1,4	1,1	0,9	0,9		100 m2 bvo
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekers-extensief (loods, opslag e.a.)	0,6	0,5	0,4	0,4		100 m2 bvo
Bedrijfsverzamelgebouw	1,2	0,9	0,8	0,7		100 m2 bvo
Particuliere opslagruimte	n.v.t.	n.v.t.	6,0	6,0		Vestiging

Hoofdgroep winkelen en boodschappen

Buurtsupermarkt	3,7	2,7	2,1	n.v.t.		100 m2 bvo
Fullservice supermarkt	5,4	4,1	3,5	n.v.t.		100 m2 bvo
Grote supermarkt (XL)	5,4	4,1	3,5	n.v.t.		100 m2 bvo
Groothandel (levensmiddelen)	n.v.t.	1,7	1,4	n.v.t.		100 m2 bvo
Groothandel (Algemeen)	n.v.t.	1,7	1,4	n.v.t.		100 m2 bvo

Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum

- Met 20.000 - 30.000 inwoners	3,3	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.		100 m2 bvo
- Met 30.000 - 50.000 inwoners	3,4	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.		100 m2 bvo
- Met 50.000 - 100.000 inwoners	3,8	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.		100 m2 bvo
- Met 100.000 - 175.000 inwoners	3,9	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.		100 m2 bvo
- Met meer dan 175.000 inwoners	3,6	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.		100 m2 bvo





Fiets

Pagina 2/3

	Centrum	Schil	Overig beb. kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Eenheid
Buurt- en dorpscentrum	n.v.t.	3,1	3,7	n.v.t.		100 m2 bvo
Wijkcentrum (klein)	n.v.t.	3,7	4,5	n.v.t.		100 m2 bvo
Wijkcentrum (gemiddeld)	n.v.t.	4,3	5,1	n.v.t.		100 m2 bvo
Wijkcentrum (groot)	n.v.t.	4,8	5,7	n.v.t.		100 m2 bvo
Stadsdeelcentrum	n.v.t.	5,2	6,3	n.v.t.		100 m2 bvo
Weekmarkt	3,4	3,6	3,0	n.v.t.		100 m2 bvo
Kringloopwinkel	n.v.t.	2,5	1,6	1,3		100 m2 bvo
Bruin- en witgoedzaken	0,4	0,4	0,3	0,3		100 m2 bvo
Woonwarenhuis / woonwinkel	0,4	0,4	0,3	0,3		100 m2 bvo
Woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	n.v.t.	0,3	0,3		100 m2 bvo
Meubelboulevard / woonboulevard	n.v.t.	0,5	0,4	n.v.t.		100 m2 bvo
Winkelboulevard	n.v.t.	0,5	0,4	n.v.t.		100 m2 bvo
Outletcentrum	n.v.t.	0,5	0,4	0,2		100 m2 bvo
Bouwmarkt	n.v.t.	0,5	0,4	0,3		100 m2 bvo
Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	n.v.t.	0,5	0,4	0,3		100 m2 bvo
Groencentrum (inclusief buitenruimte)	n.v.t.	0,5	0,4	0,3		100 m2 bvo

Hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning

Bibliotheek	4,0	4,0	3,3	2,6		100 m2 bvo
Museum	1,7	1,3	0,9	0		100 m2 bvo
Bioscoop	9,0	7,5	3,5	1,7		100 m2 bvo
Filmtheater / Filmhuis	9,0	7,5	3,5	1,7		100 m2 bvo
Theater / schouwburg	26,0	20,5	17,5	12,0		100 m2 bvo
Musicaltheater	26,0	20,5	17,5	12,0		100 m2 bvo
Casino	2,0	2,0	1,7	1,7		100 m2 bvo
Bowlingcentrum	4,5	3,2	2,6	2,5		per baan
Biljart- / snookercentrum	2,5	1,9	1,6	1,2		per tafel
Dansstudio	5,9	3,7	3,0	2,0		100 m2 bvo
Fitnessstudio / sportschool	5,9	3,7	3,0	2,0		100 m2 bvo
Fitnesscentrum	5,9	3,7	3,0	2,0		100 m2 bvo
Wellness (thermen, kuur, beauty)	n.v.t.	n.v.t.	4,0	4,0		100 m2 bvo
Sauna, Hammam	5,5	4,0	4,0	4,0		100 m2 bvo
Sporthal	5,5	3,9	3,0	2,5		100 m2 bvo
Sportzaal	6,7	3,9	2,7	2,1		100 m2 bvo
Tennishal	0,8	0,6	0,5	0,5		100 m2 bvo
Padelhal	1,6	1,2	1,0	1,0		100 m2 bvo
Squashhal	5,1	3,4	3,0	2,5		100 m2 bvo
Zwembad overdekt	n.v.t.	26,0	20,0	12,5		100m2 bassin
Zwembad openlucht	n.v.t.	34,0	28,0	13,5		100m2 bassin
Zwemparadijs	n.v.t.	n.v.t.	9,5	9,5		100m2 bassin
Sportveld	57,5	57,5	57,5	57,5		ha netto terrein
Stadion	0,2	0,2	0,2	n.v.t.		zitplaats
Kunstijsbaan (kleiner dan 400m)	3,1	2,5	2,1	1,8		100 m2 bvo
Kunstijsbaan (400 m)	n.v.t.	3,9	3,4	3,1		100 m2 bvo
Ski- en snowboardhal	n.v.t.	n.v.t.	3,5	n.v.t.		100 m2 sneeuw





Fiets

Pagina 3/3

	Centrum	Schil	Overig beb. kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Eenheid
Jachthaven	0,2	0,2	0,2	0,2		ligplaats
Golfoefencentrum (pitch & putt)	n.v.t.	n.v.t.	17,5	17,5		centrum
Golfbaan (18 holes)	n.v.t.	n.v.t.	17,5	17,5		18 holes
Indoorspeeltuin (Alle groottes)	1,5	1,5	1,0	0,6		100 m2 bvo
Kinderboerderij, stadsboerderij	12,5	12,5	12,5	12,5		gem. boerderij
Manege (paardenhouderij)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,6		per box
Dierenpark	10,8	10,8	10,8	10,8		ha netto terrein
Attractie- en pretpark	n.v.t.	n.v.t.	10,8	10,8		ha netto terrein
Volkstuin	n.v.t.	1,9	1,8	1,6		10 tuinen
Plantentuin (botanische tuin)	n.v.t.	19,7	14,1	11,0		per tuin

Hoofdgroep horeca en (verblijfs)recreatie

Camping (kampeerterrein)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,2		standplaats
Bungalowpark (huisjescomplex)	n.v.t.	n.v.t.	0,2	0,2		bungalow
Hotel (Alle niveaus)	0,2	0,2	0,2	0,2		10 kamers
Café / bar / cafetaria	11,5	11,5	11,5	n.v.t.		100 M2 bvo
Restaurant (inclusief fastfoodrestaurant)	11,5	11,5	11,5	n.v.t.		100 M2 bvo
Discotheek	12,5	12,5	10,0	5,5		100 M2 bvo
Evenementen-, beurs- of congresgebouw	1,0	1,0	1,0	n.v.t.		100 M2 bvo
Stedelijke evenementen (Alleen 2013)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.		100 bezoekers

Hoofdgroep gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Huisartsenpraktijk (-centrum)	1,4	1,4	1,1	0,5		
Apotheek *	7,0	7,0	7,0	n.v.t.		locatie
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,4	1,4	1,1	0,5		beh. kamer
Consultatiebureau	1,4	1,4	1,1	0,5		beh. kamer
Consultatiebureau voor ouderen	1,4	1,4	1,1	0,5		beh. kamer
Tandartsenpraktijk (-centrum)	2,7	2,7	2,4	1,9		beh. kamer
Gezondheidscentrum *	1,4	1,4	1,1	0,5		beh. kamer
Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,6	0,6	0,8	0,8		wooneenheid
Ziekenhuis *	1,1	1,0	1,0	0,8		100 M2 bvo
Crematorium, begraafplaats	n.v.t.	n.v.t.	6,5	6,5		**
Penitaire inrichting	0,5	0,5	0,5	0,5		10 cellen
Religiegebouw	4,0	4,0	4,0	n.v.t.		10 zitplaatsen

* 2013: Bezoek- en medewerkersnorm opgeteld

** per deels gelijktijdige plechtigheid

Hoofdgroep onderwijs 2025

Kinderdagverblijf (creche)	1,0	1,0	0,8	0,8		100 M2 bvo
Basisschool	11,5	11,5	11,5	11,5		leslokaal
Middelbare school	80,0	80,0	80,0	80,0		100 leerlingen
ROC	48,0	48,0	48,0	48,0		100 leerlingen
Hogeschool	64,0	64,0	64,0	64,0		100 studenten
Universiteit	64,0	64,0	64,0	64,0		100 studenten
Avondonderwijs of vrijetijds onderwijs	3,8	3,8	3,8	3,8		10 studenten





	Centrum	Schil	Overig beb. kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Eenheid
--	---------	-------	--------------------	------------------	-------------------	---------

Hoofdgroep wonen

Koop, huis, vrijstaand	1,4	1,5	1,8	2,1		woning
Koop, huis, twee onder één kap	1,2	1,4	1,7	1,9		woning
Koop, huis, tussen of hoekhuis	1,1	1,3	1,5	1,7		woning
Koop, appartement, >100 m2 bvo	1,1	1,3	1,6	1,8		woning
Koop, appartement, 75-100 m2 bvo	1,0	1,1	1,2	1,4		woning
Koop, appartement, <75 m2 bvo	0,9	1,0	1,2	1,3		woning
Huur, huis, vrije sector	0,9	1,1	1,2	1,4		woning
Huur, huis, sociale huur	0,7	0,8	1,0	1,1		woning
Huur, appartement, vrij, >100 m2 bvo	0,9	1,1	1,2	1,3		woning
Huur, app, vrije sector, 75 - 100 m2 bvo	0,6	0,7	0,9	1,0		woning
Huur, app, vrije sector, <75 m2 bvo	0,5	0,6	0,8	0,9		woning
Huur, app, sociale huur, >100 m2 bvo	0,6	0,7	0,9	1,0		woning
Huur, app, sociale huur, 75-100 m2 bvo	0,5	0,6	0,8	0,9		woning
Huur, app, sociale huur, <75 m2 bvo	0,4	0,6	0,8	0,8		woning
Huur, app, sociaal / vrij, < 30 m3 bvo	0,3	0,4	0,5	0,5		kamer
Idem ('campuscontract')	0,0	0,0	0,1	0,3		kamer
Aanleunwoning, serviceflat	0,2	0,8	0,8	0,9		woning
Kleine eenpersoonswoning (Tiny house)	n.v.t.	n.v.t.	0,4	0,4		woning
Waarvan bezoekers per woning (Op te tellen bij bovenstaande normen)	0,1	0,1	0,15	0,2		

Hoofdgroep werken

Kantoor (zonder baliefunctie)	1,2	1,6	1,7	2,6	5%	100 m2 bvo
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	1,6	1,9	2,3	3,6	20%	100 m2 bvo
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekers- extensief (industrie, werkplaats e.a.)	1,4	1,8	2,2	2,4	5%	100 m2 bvo
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekers- extensief (loods, opslag e.a.)	0,7	0,8	1,1	1,1	5%	100 m2 bvo
I Bedrijfsverzamelgebouw	1,1	1,4	1,6	2,0		100 m2 bvo
II Particuliere opslagruimte	n.v.t.	n.v.t.	10,0	10,0		Vestiging

Hoofdgroep winkelen en boodschappen

Buurtsupermarkt	1,9	2,7	3,4	n.v.t.	89%	100 m2 bvo
Fullservice supermarkt	3,3	4,3	5,2	n.v.t.	93%	100 m2 bvo
Grote supermarkt (XL)	5,9	6,8	7,7	n.v.t.	84%	100 m2 bvo
Groothandel (levensmiddelen)	n.v.t.	5,7	5,9	n.v.t.	80%	100 m2 bvo
Groothandel (Algemeen)	n.v.t.	6,4	6,4	n.v.t.	80%	100 m2 bvo
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum						
- Met 20.000 - 30.000 inwoners	3,3	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	82%	100 m2 bvo
- Met 30.000 - 50.000 inwoners	3,4	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	88%	100 m2 bvo
- Met 50.000 - 100.000 inwoners	3,8	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	92%	100 m2 bvo
- Met 100.000 - 175.000 inwoners	3,9	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	96%	100 m2 bvo
- Met meer dan 175.000 inwoners	3,6	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	99%	100 m2 bvo



Auto

Pagina 2/3

	Centrum	Schil	Overig beb. kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Eenheid
Buurt- en dorpscentrum	n.v.t.	3,1	3,7	n.v.t.	72%	100 m2 bvo
Wijkcentrum (klein)	n.v.t.	3,7	4,5	n.v.t.	76%	100 m2 bvo
Wijkcentrum (gemiddeld)	n.v.t.	4,3	5,1	n.v.t.	79%	100 m2 bvo
Wijkcentrum (groot)	n.v.t.	4,8	5,7	n.v.t.	81%	100 m2 bvo
Stadsdeelcentrum	n.v.t.	5,2	6,3	n.v.t.	85%	100 m2 bvo
III Weekmarkt	n.v.t.	0,2	0,2	n.v.t.	85%	100 m2 bvo
Kringloopwinkel	n.v.t.	1,2	1,7	2,3	89%	100 m2 bvo
Bruin- en witgoedzaken	3,7	5,6	7,4	9,3	92%	100 m2 bvo
Woonwarenhuis / woonwinkel	1,2	1,6	1,7	2,0	91%	100 m2 bvo
Woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	n.v.t.	4,8	5,2	95%	100 m2 bvo
Meubelboulevard / woonboulevard	n.v.t.	1,9	2,3	n.v.t.	93%	100 m2 bvo
Winkelboulevard	n.v.t.	3,5	4,0	n.v.t.	94%	100 m2 bvo
Outletcentrum	n.v.t.	8,8	9,6	10,4	94%	100 m2 bvo
Bouwmarkt	n.v.t.	1,5	2,0	2,5	87%	100 m2 bvo
Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	n.v.t.	2,3	2,6	2,9	89%	100 m2 bvo
Groencentrum (inclusief buitenruimte)	n.v.t.	2,3	2,6	2,9	89%	100 m2 bvo

Hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning

	Bibliotheek	0,5	0,8	1,1	1,4	97%	100 m2 bvo
mw	Museum	0,4	0,6	1,0	n.v.t.	95%	100 m2 bvo
IV	Bioscoop	3,2	7,9	11,0	13,7	94%	100 m2 bvo
V	Filmtheater / Filmhuis	2,6	5,2	7,7	9,9	97%	100 m2 bvo
VI	Theater / schouwburg	7,3	7,9	9,8	12,0	87%	100 m2 bvo
VI	Vlakvloertheater	2,9	3,4	3,9	5,1	86%	100 m2 bvo
VII	Musicaltheater	2,9	3,4	3,9	5,1	86%	100 m2 bvo
	Casino	5,9	6,1	6,5	8,0	86%	100 m2 bvo
	Bowlingcentrum	1,6	2,2	2,8	2,8	89%	per baan
	Biljart- / snookercentrum	0,9	1,1	1,4	1,8	87%	per tafel
	Dansstudio	1,5	3,8	5,4	7,4	93%	100 m2 bvo
	Fitnessstudio / sportschool	1,4	3,4	4,7	6,5	87%	100 m2 bvo
	Fitnesscentrum	1,7	4,4	6,2	7,4	90%	100 m2 bvo
	Wellness (thermen, kuur, beauty)	n.v.t.	n.v.t.	9,3	10,3	94%	100 m2 bvo
	Sauna, Hammam	2,5	4,6	6,6	7,3	99%	100 m2 bvo
VIII	Sporthal	1,5	2,1	2,7	3,5	96%	100 m2 bvo
VIII	Sportzaal	1,1	1,9	2,7	3,6	94%	100 m2 bvo
	Tennishal	0,3	0,4	0,5	0,5	87%	100 m2 bvo
mw	Padelhal	0,4	0,5	0,7	0,7	87%	100 m2 bvo
	Squashhal	1,6	2,4	2,7	3,2	84%	100 m2 bvo
IX	Zwembad overdekt	n.v.t.	10,7	11,5	13,3	97%	100m2 bassin
IX	Zwembad openlucht	n.v.t.	10,1	12,9	15,8	99%	100m2 bassin
mw	Zwemparadijs	n.v.t.	n.v.t.	4,0	4,0	99%	100m2 bassin
mw	X Sportveld	20,0	20,0	20,0	20,0	95%	ha netto terrein
mw	Stadion	0,12	0,12	0,12	n.v.t.	99%	zitplaats
	Kunstijsbaan (kleiner dan 400m)	1,2	1,4	1,7	2,1	98%	100 m2 bvo
	Kunstijsbaan (400 m)	n.v.t.	2,1	2,4	2,8	98%	100 m2 bvo
	Ski- en snowboardhal	n.v.t.	n.v.t.	2,4	n.v.t.	98%	100 m2 sneeuw
mw	Jachthaven	0,6	0,6	0,6	0,6		ligplaats
mw	XI Golfoefencentrum (pitch & putt)	n.v.t.	n.v.t.	50,7	56,2	93%	centrum
XII	Golfbaan (18 holes)	n.v.t.	n.v.t.	95,6	118,3	98%	18 holes





Auto

Pagina 3/3

		Centrum	Schil	Overig beb. kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Eenheid
	Indoorspeeltuin gemiddeld en kleiner	2,9	3,7	4,4	5,1	97%	100 m2 bvo
	Indoorspeeltuin groot	3,5	4,3	5,3	6,1	98%	100 m2 bvo
	Indoorspeeltuin zeer groot	3,7	4,6	5,5	6,4	98%	100 m2 bvo
mw	Kinderboerderij, stadsboerderij	4,7	3,7	4,4	5,1	97%	boerderij
mw	Manege (paardenhouderij)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,4	90%	per box
mw	Dierenpark	8,0	8,0	8,0	8,0	99%	ha netto terrein
mw	Attractie- en pretpark	n.v.t.	n.v.t.	8,0	8,0	99%	ha netto terrein
	Volkstuin	n.v.t.	1,3	1,4	1,5	100%	10 tuinen
mw	Plantentuin (botanische tuin)	n.v.t.	7,5	10,5	13,5	99%	per tuin

Hoofdgroep horeca en (verblijfs)recreatie

XIII	Camping (kampeerterrein)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,2	90%	standplaats
	Bungalowpark (huisjescomplex)	n.v.t.	n.v.t.	1,6	2,1	90%	per complex
	Hotel 1 ster	0,4	0,8	2,3	4,5	77%	10 kamers
	Hotel 2 sterren	1,4	2,2	3,9	6,3	80%	10 kamers
	Hotel 3 sterren	2,0	3,1	4,7	6,8	77%	10 kamers
	Hotel 4 sterren	3,2	4,9	6,8	9,0	73%	10 kamers
	Hotel 5 sterren	5,0	7,6	10,1	12,6	65%	10 kamers
mw	Café / bar / cafetaria	5,0	5,0	6,0	n.v.t.	90%	100 M2 bvo
mw	Restaurant (inclusief fastfoodrestaurant)	5,0	5,0	6,0	8,0	90%	100 M2 bvo
	Discotheek	6,1	12,3	18,4	20,8	99%	100 M2 bvo
mw	Evenementen-, beurs- of congresgebouw	4,0	5,5	7,5		99%	100 M2 bvo

Hoofdgroep gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

	Huisartsenparktijk (-centrum)	2,1	2,5	3,0	3,3	89%	beh. kamer
	Apotheek	2,3	2,8	3,2	n.v.t.	45%	apothek
	Fysiotherapiepraktijk (-dentrum)	1,3	1,5	1,8	2,0	57%	beh. kamer
	Consultatiebureau	1,3	1,6	1,9	2,0	50%	beh. kamer
	Consultatiebureau voor ouderen	1,3	1,6	1,9	2,2	50%	beh. kamer
	Tandartsenpraktijk (-centrum)	1,6	2,0	2,4	2,7	47%	beh. kamer
XIV	Gezondheidscentrum	1,6	1,9	2,2	2,5	55%	beh. kamer
mw	XV Ziekenhuis	1,4	1,6	1,7	2,0	29%	100 M2 bvo
	XVI Crematorium	n.v.t.	n.v.t.	30,1	30,1	99%	**
	Begraafplaats	n.v.t.	n.v.t.	31,6	31,6	97%	**
						** per deels gelijktijdige plechtigheid	
	Penitaire inrichting	1,7	2,2	3,3	3,7	37%	10 cellen
XVII	Religiegebouw	0,2	0,2	0,2	n.v.t.		zitplaats
XVIII	Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,6	0,6	0,6	n.v.t.	60%	wooneenheid

Hoofdgroep onderwijs

XIX	Kinderdagverblijf (creche)	0,9	1,1	1,2	1,5	0%	100 M2 bvo
XIX	Basisonderwijs	0,8	0,8	0,8	0,8	48%	leslokaal
XX	Middelbare school	3,3	4,0	4,3	4,9	11%	100 leerlingen
XX	ROC	4,2	4,8	5,2	5,9	7%	100 leerlingen
XX	Hogeschool	8,3	8,9	9,5	10,9	72%	100 studenten
XX	Universiteit	11,7	13,5	14,7	16,8	48%	100 studenten
XX	Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs	4,0	5,0	6,0	10,5	95%	10 studenten



Voetnoten bij de tabel auto parkeernormen

- mw Globale indicatie, maatwerk gewenst, rekening houden met lokale aspecten
- I Gelijkwaardige mix kantoor zonder balie, arbeidsintensieve en -extensieve bedrijven
- II Aantal parkeerplaatsen is onafhankelijk van de omvang van het gebouw
- III Bij klein wijk-, buurt- of dorpscentrum. Neem forse marge. 1 m2 kraam = 6 m2 bruto vloeroppervlak (hierna bvo) (indien geen parkeerplaats bij kraam, dan + 1,0 pp per standhouder).
- IV 1 zitplaats is circa 3 m2 bvo, rekening houden met overlap tussen voorstellingen (+40%), kengetallen zijn drukste voorstelling / dag / maand
- V Idem bioscoop, maar overlap is 20%.
- VI 100 zitplaatsen is 300 m2 bvo
- VII 100 zitplaatsen is 840 m2 bvo
- VIII Bij grote aantallen bezoekers zijn de normen te laag
- IX Combinatie openlucht en overdekt: Berekenen naar aandeel van beide soorten bassins
- X Normen exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten
- XI Uitgaande van een omvang van circa 6 hectare
- XII Uitgaande van 60 - 70 hectare oppervlak
- XIII Exclusief 10% voor gasten van bezoekers
- XIV Exclusief parkeren voor een apotheek, indien aanwezig
- XV Maatwerkberekening in detail mogelijk o.b.v. volgende indicaties:
- Bezoek klinische patiënten: 0,5 p.p. per bed bij beperkt aantal bezoeken per dag,
 - 0,25 p.p. per bed bij gespreide bezoektijden
 - Dagverplegings- respectievelijk deeltijdbehandelingspatiënten: 0,5 p.p. per bed respectievelijk plaats
 - Medewerkers: 0,25 p.p. per formatieplaats
- XVI Per (deels) gelijktijdige plechtigheid
- XVII Bij significante regionale functie maatwerk toepassen (voor elke ambulante behandelaar 1 parkeerplaats)
- XVIII Parkeren is inclusief personeel
- XIX Exclusief kiss & ride, maak hiervoor gebruik van de CROW parkeervraagcalculator
- XX Bezoekers zijn leerlingen / studenten

Bijlage 2: Hoofdpijnen beleidsregels parkeernormen Deventer 2026

In deze bijlage worden de hoofdpijnen van de Deventer beleidsregels parkeernormen 2026 samengevat. De beleidsregels worden als separaat document aan het bestuur ter besluitvorming voorgelegd. Het doel van de bijlage is ter informatie zicht te verlenen op de inhoud en motivatie van de beleidsregels. De teksten van de beleidsregels zelf zijn leidend. Een ruimtelijke ontwikkeling is een nieuw- of verbouwproject of een ontwikkeling waarbij een pand van functie wijzigt, een omgevingsvergunning is vereist en/of waardoor de parkeervraag verandert. Omdat er samenhang is tussen deze nota Parkeerbeleid en de nota Parkeernormen staat in deze paragraaf een samenvatting van de nota Parkeernormen. Onder ruimtelijke ontwikkelingen verstaan we:

- Woningbouw, oprichting commerciële functies, oprichting sociaal maatschappelijke functies, en oprichting alle andere voorkomende functies
- Functiewijziging, al dan niet door herontwikkelingen (gedeeltelijke of gehele sloop-nieuwbouw)
- Uitbreiding van een bestaand gebouw (extra bouwlaag, aanbouw) indien dit van invloed is op de parkeernorm (bijvoorbeeld de woonfunctie wordt anders daardoor, of het aantal vierkante meters commerciële ruimte neemt toe).
- Uitbreiden van het aantal woningen, zonder dat de oppervlakte verandert. Denk daarbij aan het splitsen van een eengezinswoning in meerdere kleinere appartementen.

Parkeernormen auto en fiets zijn de basis voor de parkeereis

In de huidige nota parkeerbeleid staan bij bijlage 1 de hoogte van de parkeernormen per functie en per zone benoemd. In de beleidsregels parkeernormen wordt de motivatie van de wijze van gebruik van de parkeernormen toegelicht. De normen zijn gebaseerd op nationale kengetallen van het CROW. In het centrum is de druk op de ruimte het grootst en zijn de meeste alternatieven voorhanden. Autobezit en gebruik is in het algemeen lager dan in de schilzones, de zones in de woongebieden en het buitengebied. Ook wil de gemeente nieuwe bewoners stimuleren om een bewuste keuze te maken over hun autogebruik in de binnenstad. Om die reden zijn normen in zone centrum het laagst en in naastliggende zones steeds hoger.

Voor **alle zones** wordt als Deventer parkeernorm het gemiddelde tussen de minimum en maximum bandbreedte van de CROW kengetallen per functie gehanteerd. De actualisatie van 2024 houdt al rekening met het stimuleren van fiets en STOMP. Binnen **de zone centrum** is een contour ingesteld voor de binnenstad. Binnen die contour kan de parkeereis geheel worden vervangen door een financiële bijdrage, buiten de contour is (zo mogelijk gebundelde en in pandige) fysieke realisatie uitgangspunt. In de beleidsregel parkeernormen Deventer 2026 is de indeling grafisch weergegeven. In de zone **schil** geldt dat fysieke realisatie van de parkeereis uitgangspunt is. Hier wordt gebundeld en in pandig parkeren aanbevolen; ruimte is schaars en we streven naar optimale kwaliteit in de buitenruimte. Voor de **overige gebieden** (rest bebouwde kom en buitengebied) is fysieke realisatie van de parkeereis het uitgangspunt. In uitzonderlijke gevallen worden in de nota parkeernormen alternatieve invullingen benoemd. Uitzonderingen zijn altijd maatwerk en vergen beoordeling met positief resultaat door het College van B&W.

Parkeeroplossingen

De beleidsregel parkeernormen laat zien welke parkeernormen gehanteerd worden. Daarnaast geeft de nota de voorwaarden aan om aan de parkeereis te voldoen door het leveren van een financiële bijdrage. Concreet vertrekpunt is dat de parkeernorm de basis blijft waarmee de parkeerbehoefte en de parkeereis worden berekend. Naast het parkeren op eigen terrein kan het parkeren ook opgelost worden in bestaande private parkeervoorzieningen die aantoonbaar langjarig een restcapaciteit hebben. Dan moet worden aangetoond dat dit een goed en acceptabel alternatief is en moet de capaciteit blijvend beschikbaar zijn. Dit geldt zowel voor de fysieke ruimte als de betaalbaarheid van de voorzieningen. Hiermee wordt voorkomen dat later 'dubbele claims' en daarmee tekorten ontstaan.



Beleidsregels Parkeernormen Deventer 2026

Ontwerpversie

Versie 2.0 Ten behoeve van collegebehandeling

Inhoud

1.	Beleidsregels en normen voor parkeren bij ruimtelijke projecten	3
2.	Uitgangspunten en doelstellingen	5
2.1	Doel van de beleidsregels parkeernormen Deventer 2026	5
2.2	Bestuurlijke inbedding en juridische status	6
2.3	Methodiek en kencijfers	7
2.4	Gebiedsindeling en systematiek van de parkeereis	7
3.	De bepaling van de parkeer- en stallingseis	10
3.1	Stap 1: Plaats van de ontwikkeling in de parkeerzonering bepalen	10
3.2	Stap 2: bepalen van de parkeer- en stallingseis per functie	10
3.3	Stap 3: maatgevende autoparkeervraag aan de hand van dubbelgebruik berekenen	12
3.4	Stap 4: Aftrek van bestaand of vorig gebruik (saldering)	13
3.5	Stap 5: Bepalen van de parkeereis en stallingseis	14
4.	De invulling van de parkeereis	15
4.1	Mogelijkheid 1: Realisatie op eigen terrein	15
4.2	Mogelijkheid 2: Financiële bijdrage (Afkoopregeling)	17
4.3	Mogelijkheid 3: Gebruik van alternatieve parkeerlocaties (Parkeren op afstand)	18
4.4	Mogelijkheid 4: Afwijken van de parkeereis (Hardheidsclausule)	18
5.	Slotbepalingen	20

Bijlage 1 Handreiking voor aanvragers bij invullen van de parkeer- en stallingseis

Bijlage 2 Aanwezigheidspercentages per functie en maatgevend moment van de week

Bijlage 3 Telling parkeervoorzieningen op eigen terrein in de parkeerberekening

Bijlage 4 Onderbouwing financiële bijdrage

Bijlage 5 Acceptabele loopafstanden vanaf geparkeerde auto

Figuur 1: Werkwijze voor aanvraag van een omgevingsvergunning

Figuur 2: Parkeerzonekaart bij ruimtelijke ontwikkelingen

Figuur 3: Onderscheid binnen zone centrum tussen afkoop en fysieke realisatie

Figuur 4: Contouren in zone rest bebouwde kom waar verdichting aan de orde is



1. Beleidsregels en normen voor parkeren bij ruimtelijke projecten

Doelstelling

Het parkeerbeleid van de gemeente Deventer is vastgelegd in de nota Parkeerbeleid Deventer 2026. Het hoofddoel is het waarborgen van voldoende parkeergelegenheid bij nieuwe ontwikkelingen, zonder dat de parkeerdruk op de bestaande openbare ruimte onaanvaardbaar toeneemt. Tegelijkertijd streeft de gemeente naar een minimale verharding ten behoeve van parkeren, om zo de kwaliteit van de leefomgeving te bewaken en ruimte te bieden aan groen, wandelaars en fietsers.

Reikwijdte en bevoegdheid

Deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 vormen de concretisering van dit beleid voor concrete ruimtelijke initiatieven. Het college van burgemeester en wethouders stelt deze regels vast op grond van artikel 4:81, lid 1 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Hiermee schept het college vooraf duidelijkheid over de uitoefening van haar beslisruimte bij het verlenen van omgevingsvergunningen.

Toepassing bij ruimtelijke ontwikkelingen

Bij elke ruimtelijke ontwikkeling die een verandering in de parkeervraag teweegbrengt — zoals nieuwbouw, herbestemming, woningsplitsing of functiewijziging — is de aanvrager verantwoordelijk voor een adequate parkeeroplossing. Conform het Omgevingsplan wordt een omgevingsvergunning enkel verleend indien wordt aangetoond dat in de parkeereis voor auto's en de stallingseis voor fietsen wordt voorzien.

Parkeer- en stallingseis

De parkeereis wordt berekend op basis van de parkeernormen uit deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026. De hoogte van de norm is mede afhankelijk van de locatie van de ontwikkeling, zoals vastgelegd op de Integrale Parkeersoneringskaart uit de nota Parkeerbeleid Deventer 2026. Naast de berekening van de opgave bepalen deze regels ook op welke wijze de invulling van de parkeer- en stallingseis fysiek of juridisch kan plaatsvinden.

Maatwerk en de hardheidsclausule

Deze beleidsregels vormen het vaste kader voor de beoordeling van ruimtelijke plannen. Maatwerk is slechts mogelijk binnen de specifiek in deze nota benoemde uitzonderingsgronden en kaders. Voor situaties die niet in deze regels zijn voorzien, kan enkel bij hoge uitzondering worden teruggevallen op de algemene hardheidsclausule (zie hoofdstuk 5). Gezien het belang van een eenduidig parkeeraanbod en de kwaliteit van de openbare ruimte, wordt deze clausule zeer terughoudend toegepast.

Vaststelling en procedure

Deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 zijn op [datum] door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld. De bijbehorende Nota Parkeerbeleid is op [datum] door de gemeenteraad vastgesteld, waarbij kennis is genomen van deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026. Voorafgaand aan de vaststelling is de raad geconsulteerd en is een zienswijzenprocedure doorlopen.

Inwerkingtreding en overgangsrecht

De beleidsregels treden in werking de dag na bekendmaking. Vanaf dat moment is dit beleid bij de (gemeentelijke) planvorming van toepassing. De beleidsregels zijn van toepassing op alle aanvragen voor omgevingsvergunningen die worden ingediend vanaf het moment waarop deze van kracht zijn geworden. Aanvragen omgevingsvergunning die eerder dan inwerkingtreding van deze beleidsregels zijn ingediend en waar nog geen besluit op is genomen, vallen niet onder deze beleidsregels. Voor deze aanvragen blijven de eerdere nota parkeernormen en de daarbij behorende beleidsregels van toepassing.



Leeswijzer

Deze nota is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 beschrijft doelstellingen, bestuurlijke inbedding en systematiek van de parkeerkengetallen en gebiedsindeling. Hoofdstuk 3 bevat het stappenplan voor het bepalen van de specifieke parkeereis van een ontwikkeling. Hoofdstuk 4 zet de vijf mogelijkheden uiteen om de berekende parkeer- en stallingseis in te vullen. Hoofdstuk 5 bevat de slotbepalingen, waaronder de inwerkingtreding en de citeertitel. Ter ondersteuning van de aanvrager zijn in Bijlage 1 een samenvatting van de regels (A) en een stroomschema van het proces (B) opgenomen.

.

2. Uitgangspunten en doelstellingen

2.1 Doel van de beleidsregels parkeernormen Deventer 2026

Leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte

De gemeente Deventer streeft naar een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte met prioriteit voor groen, verblijfskwaliteit en actieve mobiliteit (wandelen en fietsen). Hoewel de auto een rol behoudt in het mobiliteitssysteem, neemt deze relatief veel ruimte in beslag. Om de parkeerdruk te beheersen en de leefbaarheid te waarborgen, worden strikte parkeernormen gehanteerd bij ruimtelijke ontwikkelingen. Deze normen beogen:

- Het waarborgen van voldoende parkeercapaciteit zonder de bestaande openbare ruimte extra te belasten;
- Het stimuleren van de fiets door kwalitatieve stallingseisen;
- Het creëren van een rustiger straatbeeld met minder risico op schade en overlast.

Verantwoordelijkheid initiatiefnemer

De aanvrager van een omgevingsvergunning (de initiatiefnemer) draagt een resultaatverplichting voor het oplossen van de parkeer- en stallingsbehoefte die door de ontwikkeling wordt gegenereerd. De initiatiefnemer moet aantonen:

- Hoe de parkeereis (auto) en stallingseis (fiets) is berekend op basis van de functies en omvang van het project;
- Op welke wijze deze behoefte concreet wordt gefaciliteerd binnen de kaders van deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026.

Realisatie op eigen terrein

De hoofdregel voor elke ontwikkeling is dat de parkeer- en stallingseis op eigen terrein wordt gerealiseerd. Onder eigen terrein wordt verstaan: de ruimte in, op of onder het betreffende gebouw, dan wel op het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw of die functie behoort.

Gebiedsgerichte uitwerking

De wijze waarop de parkeereis wordt ingevuld, verschilt per zone conform de integrale parkeerzoneringskaart:

- Zone 1: Binnenstad - Om de historische kern autoluw en vitaal te houden, wordt de realisatie van parkeerplaatsen op eigen terrein in deze zone in principe niet toegestaan. In plaats hiervan geldt een verplichte financiële bijdrage (afkoopbedrag). De gemeente wendt deze middelen aan voor collectieve mobiliteitsoplossingen en alternatieven.
- Zone 2: De Schil (gereguleerde gebieden) - Vanwege de hoge parkeerdruk en de beperkte openbare ruimte geldt hier een strikte handhaving van de realisatie op eigen terrein. In deze zone worden zowel minimum- als maximumnormen gehanteerd om de parkeerdruk te beheersen en het ruimtegebruik te optimaliseren. Gebruikers van nieuwe ontwikkelingen in dit gebied komen niet, of slechts beperkt, in aanmerking voor een parkeervergunning op straat.
- Zones 3 en 4: Overige bebouwde kommen en buitengebied - Ook hier geldt de inspanningsverplichting om parkeren op eigen terrein op te lossen. Indien dit aantoonbaar niet volledig mogelijk is, kan onder voorwaarden (zie hoofdstuk 4) gebruik worden gemaakt van restcapaciteit in de openbare ruimte.

Stimuleren fietsgebruik en stallingseis

De gemeente Deventer bevordert duurzame mobiliteit door fietsparkeren integraal onderdeel te maken van de parkeereis. Het doel is om hoogwaardige, veilige en goed bereikbare stallingsvoorzieningen te realiseren, waardoor het fietsgebruik wordt gestimuleerd en overlast van gestalde fietsen in de openbare ruimte wordt beperkt. Kwaliteitseisen zijn hierbij:

- De stallingseis dient volledig op eigen terrein te worden opgelost.
- Voor de binnenstad geldt dat, indien de aanvrager aantoonbaar kan maken dat realisatie op eigen terrein fysiek onmogelijk is, bij uitzondering gebruik kan worden gemaakt van een afkoopregeling.
- Bij de realisatie van (gezaamenlijke) stallingen worden specifieke kwaliteitseisen gehanteerd. Deze eisen zijn gebaseerd op de principes van de 'Amsterdamse bouwbrief' en vertaald naar de Deventer context. Hierbij wordt getoetst op aspecten als toegankelijkheid, sociale veiligheid en de geschiktheid voor afwijkende fietsmaten (zoals bakfietsen).



Normstelling en monitoring

De stallingseisen zijn gebaseerd op de meest recente CROW-kencijfers (januari 2025). Omdat de uitgebreide normering voor fietsparkeren een nieuwe beleidslijn betreft, vindt drie jaar na vaststelling van deze nota een evaluatie plaats. Hierbij wordt getoetst of de normen effectief bijdragen aan de integrale doelstellingen.

Leidraad voor de aanvraag

Om initiatiefnemers te ondersteunen bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning, hanteert de gemeente een vaste systematiek in de vorm van een stappenplan. Onderstaand schema (Figuur 1) geeft de procesmatige hoofdlijnen weer voor het bepalen en invullen van de parkeer- en stallingseis. Voor een gedetailleerde inhoudelijke toelichting per stap wordt verwezen naar Hoofdstuk 3 van deze nota.

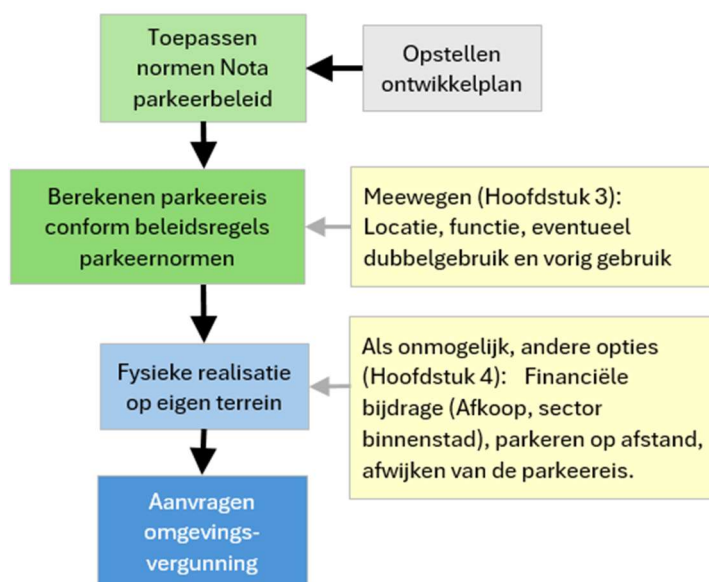
Hulpmiddelen

Ten behoeve van een zorgvuldige onderbouwing van de aanvraag zijn in Bijlage 1 de volgende instrumenten opgenomen:

Bijlage 1A: Een samenvatting van de vigerende beleidsregels parkeernormen Deventer 2026.

Bijlage 1B: Een gedetailleerd stroomschema waarin de inhoudelijke vereisten per processtap zijn uitgewerkt.

Figuur 1: Werkwijze voor aanvraag van een Omgevingsvergunning



2.2 Bestuurlijke inbedding en juridische status

Beleidsmatige samenhang

Deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 vormen een nadere uitwerking van de integrale visie op de fysieke leefomgeving en mobiliteit. De belangrijkste kaderstellende documenten zijn:

- Omgevingsvisie Deventer: De vigerende visie (2019) en de opvolgende Omgevingsvisie Deventer 2026.
- Nota parkeerbeleid Deventer 2026: Deze bevat integrale kaders en wordt gelijktijdig met deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 vastgesteld.



2.3 Methodiek en kencijfers

Basis voor de parkeernormering

De parkeer- en stallingseis wordt bepaald door de omvang van de functies binnen een ontwikkeling te vermenigvuldigen met de vastgestelde normen. De hoogte van deze normen is afhankelijk van:

- De functie: (bijv. wonen, werken, winkelen, recreatie).
- De zone: Overeenkomstig de integrale parkeerzoneringskaart wordt onderscheid gemaakt tussen Centrum (waaronder de historische binnenstad), Schil, Rest bebouwde kom, Dorpen en Buitengebied.
- Stedelijkheidsgraad: Conform de landelijke richtlijnen hanteert Deventer de categorie 'sterk stedelijk'.

Bronvermelding en bandbreedte

De Deventer normen zijn gebaseerd op de meest actuele landelijke kencijfers:

- Auto: CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers 2024' (juli 2024).
- Fiets: CROW-publicatie 'Fietsparkeerkencijfers 2025' (januari 2025).

Waar het CROW een bandbreedte (minimum/maximum) hanteert, geldt voor de gemeente Deventer het gemiddelde van deze kencijfers als de vastgestelde norm.

Dubbelgebruik en aanwezigheidspercentages

Om efficiënt ruimtegebruik te stimuleren, wordt bij een menging van functies een parkeerbalans opgesteld. Hierbij wordt rekening gehouden met de mate waarin verschillende doelgroepen op hetzelfde moment aanwezig zijn. De hiervoor te hanteren aanwezigheidspercentages zijn vastgelegd in Bijlage 2.

Actualisatie en juridische status

Hoewel de CROW-kencijfers periodiek worden geactualiseerd, blijven de in de nota parkeerbeleid benoemde parkeernormen en de in deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 en bijbehorende bijlagen vastgestelde voorschriften (zoals aanwezigheidspercentages en loopafstanden) te allen tijde juridisch leidend. Een actualisatie van landelijke kencijfers leidt pas tot nieuwe gemeentelijke normen en/of voorschriften na een formeel besluit tot wijziging van deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 en/of de normen zoals die in de nota parkeerbeleid Deventer 2026 zijn vastgesteld.

Afwijken van de normstelling

De vastgestelde gemeentelijke normen zijn primair van toepassing. Indien een initiatiefnemer van mening is dat een specifieke ontwikkeling vraagt om afwijkende cijfers (bijvoorbeeld door een unieke functiemenging of nabijheid van een IC-station), dient dit onderbouwd te worden met een verkeerskundig rapport van een erkend bureau. Het college beoordeelt per geval of deze afwijking wordt toegestaan. Fiets- en autonormen zijn niet onbeperkt uitwisselbaar:

- Een verlaging van de autoparkeereis wordt alleen overwogen bij volledige invulling van de fietsparkeereis.
- Een verhoging van het aantal fietsparkeerplaatsen leidt niet automatisch tot een verlaging van de autoparkeereis, tenzij dit expliciet is onderbouwd in een mobiliteitsplan (zie hoofdstuk 4).

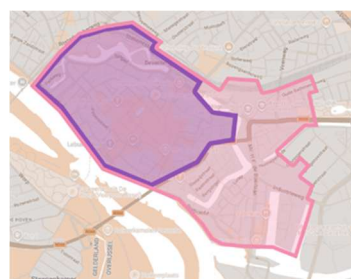
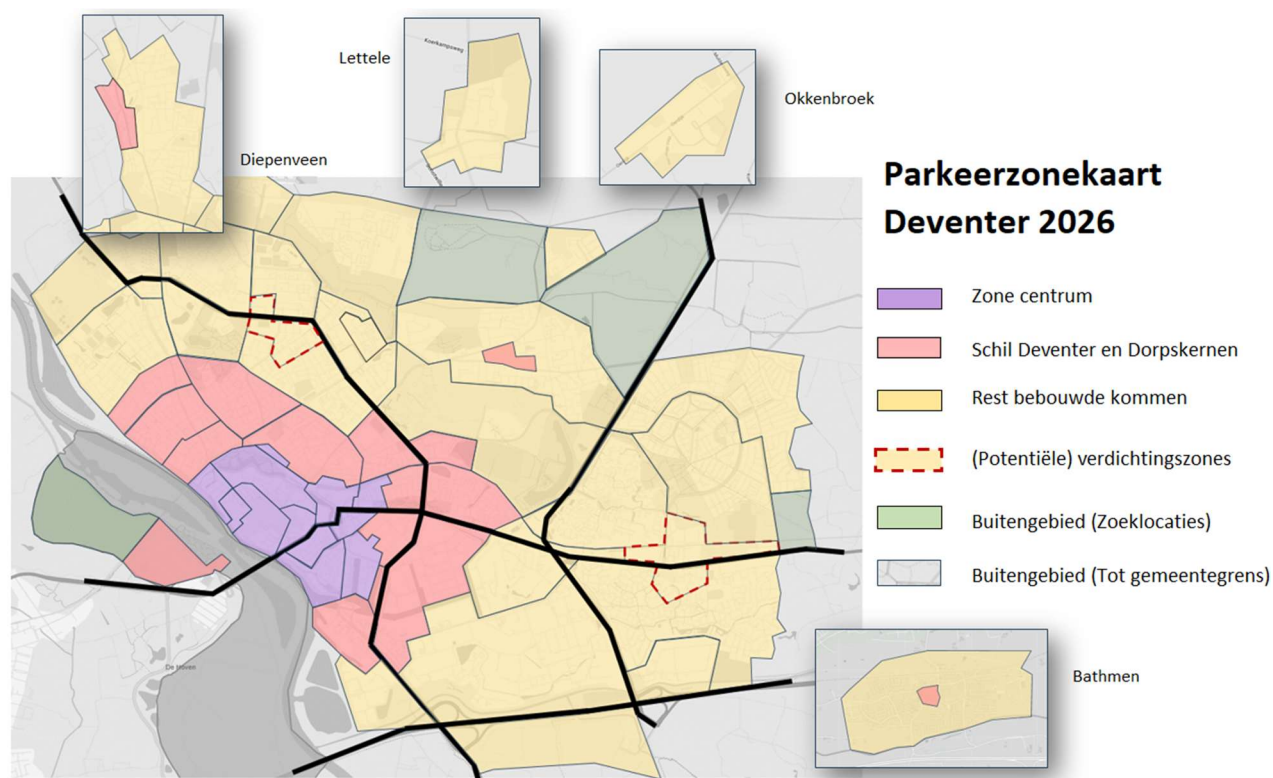
2.4 Gebiedsindeling en systematiek van de parkeereis

Bepaling van de normhoogte

Conform de CROW-richtlijnen wordt voor de gehele gemeente Deventer de stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk' gehanteerd. Om rechtszekerheid en eenduidigheid te bieden, is de parkeernorm per functie vastgesteld op het rekenkundig gemiddelde van de door het CROW geboden bandbreedte. De normen zijn afgerond op een veelvoud van 0,1. Bij een gemiddelde dat eindigt op 0,050 wordt naar boven afgerond. De parkeernorm fungeert als zowel de minimum- als de maximumnorm.



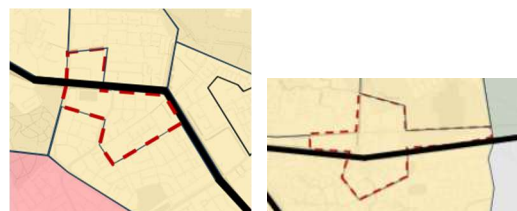
Figuur 2: Integrale parkeerzoneringskaart bij ruimtelijke ontwikkelingen



Figuur 3 - Onderscheid binnen zone centrum tussen voorkeur afkoop of fysieke realisatie van de parkeereis.

Voorkeur afkoop

Voorkeur fysieke realisatie



Figuur 4 - Contouren waarbinnen verdichting aan de orde is (binnen de rode streepjeslijnen). Dit kan leiden tot een maatwerkvoorstel ten aanzien van parkeernormen.

Opmerking in de ontwerpversie: Dit kaartmateriaal wordt in de eindversie gedigitaliseerd en daarmee 'inzoombaar'.

Zonering en wijze van invullen

De hoogte van de parkeernorm is afhankelijk van de ligging van het project. De gemeente onderscheidt de volgende zones (zie Figuur 2). Per gebied wordt de verplichting om de parkeereis in te vullen aangegeven:

- **Centrum:** Onderverdeeld in 'binnenstad' en 'overig centrum' (zie figuur 3). In de zone 'Binnenstad' is fysieke realisatie op eigen terrein in principe niet toegestaan. De parkeereis wordt hier omgezet in een verplichte financiële bijdrage aan de gemeente. In de zone 'overig centrum' is de verplichting tot invullen gelijk aan de zone 'schil'.
- **Schil:** De wijken direct grenzend aan het centrum. Fysieke realisatie op eigen terrein is het uitgangspunt, eventueel in gebouwde of gezamenlijke voorzieningen. Onder strikte voorwaarden kan gebruik worden gemaakt van alternatieve oplossingen buiten het projectgebied (zie hoofdstuk 4).
- **Rest bebouwde kom:** De overige stedelijke gebieden en dorpskernen. De parkeereis dient volledig fysiek en op eigen terrein te worden ingevuld.
- **Buitengebied:** Alle gronden buiten de bebouwde kom tot aan de gemeentegrens. Ook hier dient de parkeereis volledig fysiek en op eigen terrein te worden ingevuld.

Specifieke ontwikkelzones (Keizerslanden en Colmschate)

Binnen de zone 'Rest bebouwde kom' zijn twee specifieke contouren aangewezen: Keizerslanden en de omgeving van NS-station Colmschate (zie Figuur 4). De reden hiervoor is de status die deze gebieden hebben ten aanzien van de gemeentelijke woningbouwopgave. De uiteindelijke afweging en besluitvorming ten aanzien van de te hanteren parkeereis ligt in deze zones bij het college. Voor projecten binnen deze contouren geldt:

- **Flexibele normstelling:** Het college kan besluiten een parkeernorm toe te passen die varieert tussen de norm voor 'Schil' en 'Rest bebouwde kom'.
- **Alternatieve invulling:** Inzet van gezamenlijke voorzieningen of externe parkeercapaciteit is bespreekbaar.
- **Bewijslast:** De initiatiefnemer dient sluitend aan te tonen dat de gekozen oplossing geen parkeeroverlast veroorzaakt in de omliggende (ongereguleerde) zones.

3. De bepaling van de parkeer- en stallingseis

Om de parkeervraag voor auto's en de stallingsvraag voor fietsen vast te stellen, dient voor elke ruimtelijke ontwikkeling een parkeerbalans te worden opgesteld. Deze balans vormt de basis voor de uiteindelijke parkeereis: het netto aantal parkeerplaatsen en fietsparkeerplekken dat de initiatiefnemer moet realiseren of faciliteren.

Stappenplan berekening

De berekening van de parkeer- en stallingseis verloopt via de volgende vijf processtappen:

1. Zonebepaling (vgl. 3.1): Vaststellen in welke zone van de integrale parkeerzoneringskaart de ontwikkeling is gelegen.
2. Normtoepassing per functie (vgl. 3.2): Bepalen van de bruto parkeereis (auto) en stallingseis (fiets) op basis van de functies en omvang van het project.
3. Saldering bestaand gebruik (vgl. 3.3): In mindering brengen van de parkeereis van de laatst legaal aanwezige functie (alleen van toepassing op de auto-parkeereis).
4. Berekening dubbelgebruik (vgl. 3.4): Toepassen van aanwezigheidspercentages bij een menging van functies om de gelijktijdige parkeervraag te bepalen (alleen van toepassing op de auto-parkeereis).
5. Vaststelling maatgevende eis (vgl. 3.5): Bepaling van het definitieve aantal te realiseren parkeerplaatsen en fietsparkeerplekken.

3.1 Stap 1: Plaats van de ontwikkeling in de parkeerzoneringskaart bepalen

Beleidsregel 1: Bij het bepalen van de auto-parkeereis en stallingseis fiets wordt gebruik gemaakt van de zone-indeling zoals deze in deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 zijn opgenomen. De zone-indeling is ook opgenomen op www.deventer.nl/parkeeropgave.

De eerste stap in de berekening is het bepalen van de geografische ligging van de ruimtelijke ontwikkeling. Hiervoor is de Integrale Parkeerzoneringskaart (Figuur 2) leidend. Op basis van deze kaart wordt een project toegewezen aan één van de zones: Centrum, schil, rest bebouwde kom (waaronder dorpskernen) of buitengebied.

Om rechtszekerheid te bieden bij ontwikkelingen die direct aan een zoneringsgrens grenzen, geldt de volgende voorrangsregel: Indien een straat de grens vormt tussen twee zones, worden alle huisnummers aan die straat geacht te liggen in de zone die het dichtst bij de zone centrum gelegen is. De beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 zijn bepalend voor de toe te passen parkeernorm en de toegestane wijze van invulling van de parkeereis.

3.2 Stap 2: bepalen van de parkeer- en stallingseis per functie

Beleidsregel 2: De autoparkeereis en fietsenstallingseis wordt berekend met de autoparkeernormen en stallingsnormen voor de fiets per functie en de omvang van de functie, zoals aangegeven in de vigerende Deventer nota parkeerbeleid.

Een ruimtelijk plan kan bestaan uit diverse functies. Voor elke functie wordt afzonderlijk de parkeereis (auto) en stallingseis (fiets) berekend. De vigerende normen zijn opgenomen in de nota parkeerbeleidsnota Deventer 2026 en zijn onderverdeeld in categorieën zoals wonen, werken, winkelen, horeca, zorg en onderwijs.

Hoofdfunctie en ondergeschikte functies

Bij de berekening is de hoofdfunctie van een gebouw of project leidend. Ondergeschikte nevenfuncties die logischerwijs onderdeel uitmaken van de bedrijfsvoering (zoals een kantine in een kantoor of een kleinschalige koffiecorner in een winkel) worden niet als zelfstandige functies berekend. Het is niet toegestaan om functies kunstmatig te splitsen met als doel de totale parkeereis te verlagen.

Minimum- en maximumnorm

De in de nota vastgelegde parkeernormen fungeren zowel als de minimale eis (om overlast in de omgeving te voorkomen) als de maximale grens (om onnodig ruimtegebruik en autostimulans te beperken).

Definitie zelfstandige woonruimte

Voor de toepassing van deze regels wordt onder een zelfstandige woonruimte verstaan: een woning met een eigen toegang en eigen wezenlijke voorzieningen (keuken, toilet en badruimte), bewoond door één huishouden. Indien voorzieningen worden gedeeld, is er sprake van onzelfstandige woonruimte (kamerverhuur), waarvoor specifieke normen uit de tabellen van toepassing zijn.

Ontbrekende functies en 'n.v.t.'-vermeldingen

Indien voor een specifieke functie geen aanwezigheidspercentages zijn opgenomen in de tabellen van de vigerende nota parkeerbeleid Deventer 2026, of indien de tabel de vermelding 'n.v.t.' bevat, wordt de parkeereis als volgt bepaald:

- **Analogie-methode:** Er wordt aansluiting gezocht bij een naar aard en doelgroep vergelijkbare functie die wel in de tabellen is opgenomen (bijvoorbeeld de aanwezigheidsprofielen van een bioscoop toepassen op een vergelijkbare cultuur- of uitgaansfunctie).
- **Referentie-methode:** Indien geen vergelijkbare functie beschikbaar is, dient de aanvrager op basis van objectieve ervaringscijfers of mobiliteitsprofielen van een representatief project elders in Nederland aan te tonen wat de verwachte aanwezigheid per dagdeel is.

De initiatiefnemer legt de onderbouwing hiervan ter beoordeling voor aan de gemeente. Het college stelt op basis hiervan de maatgevende aanwezigheidspercentages vast die voor de betreffende ontwikkeling gehanteerd moeten worden.

Maatwerk bij grootschalige logistiek (distributiecentra)

Voor omvangrijke distributiecentra in de zones 'Rest bebouwde kom' of 'Buitengebied' met een hoge graad van automatisering en een relatief lage personeelsbezetting, kan worden afgeweken van de standaardnorm.

De initiatiefnemer dient middels een specifieke parkeerbalans aan te tonen dat de werkelijke behoefte wezenlijk lager ligt. Afwijking is enkel bespreekbaar indien de aangetoonde behoefte ten minste 25% lager is dan de standaardnorm voor bedrijfsfuncties. Het college besluit op basis van deze analyse over de definitieve parkeereis.

Bezoekersparkeren (auto en fiets)

Voor de berekening en inrichting van de parkeer- en stallingseis wordt een strikt onderscheid gemaakt tussen gebruikers (bewoners/personeel) en bezoekers.

- **Woonfuncties:** De parkeereis voor bezoekers bij woningen is als aparte norm opgenomen in de normtabellen zoals die in de nota parkeerbeleid Deventer 2026 zijn opgenomen. Deze eis dient bij de norm voor bewoners te worden opgeteld. De hoogte hiervan is aangegeven in tabel 1. Bezoekersplaatsen (zowel voor auto als fiets) moeten te allen tijde vrij toegankelijk en herkenbaar zijn.
- **Overige functies:** Voor niet-woonfuncties is per functie aangegeven welk deel van de autoparkeernorm bestemd is voor bezoekers. Dit deel dient openbaar toegankelijk te zijn. Voor fietsparkeren bij overige functies is de bezoekersbehoefte reeds geïntegreerd in de totale stallingseis.

Tabel 1: Parkeernormen voor bezoekersdeel van woningen

Toe te voegen per woning	Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Buiten-gebied
Auto - woonfuncties	0,1	0,1	0,15	0,2
Fiets - woonfuncties	0,3	0,3	0,25	0,2

Vrijstellingen en reducties op de parkeereis

Om gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en de vitaliteit van de binnenstad te stimuleren, gelden voor specifieke gevallen verlichte eisen:

A. Kleine ontwikkelingen in gereguleerd gebied

Voor projecten binnen het gereguleerde parkeergebied geldt een getrapte vrijstelling op de toename van de parkeereis. De vrijstelling bij kleine toenames is hieronder aangegeven.

- Toename ≤ 5 parkeerplaatsen: De parkeereis wordt vastgesteld op nul.
- Toename 6 t/m 10 parkeerplaatsen: De parkeereis wordt verminderd met 5 plaatsen.

B. Wonen boven winkels (Zone Centrum)

Bij de transformatie van verdiepingen boven bestaande winkels naar een woonfunctie geldt:

- Geen toename bestaande bruto vloeroppervlak (BVO): Geen parkeereis voor auto en geen stallingeis voor fiets.
- Uitbreiding van het BVO: Er geldt enkel een stallingeis voor de fiets over het extra toegevoegde oppervlak.

Voor de ontwikkelingen bij A. en B. hierboven geldt onverkort dat gebruikers (bewoners/huurders) van de betreffende projecten geen recht verkrijgen op een gemeentelijke parkeervergunning.

C. Ondersteunende horeca en functiewijziging naar daghoreca

Voor ondergeschikte horecavoorzieningen binnen een hoofdfunctie (zoals een koffi corner in een winkel) geldt geen aanvullende parkeereis. Bij de volledige omschakeling van detailhandel naar daghoreca (zonder alcoholvergunning) wordt geen aanvullende parkeereis opgelegd, mits de parkeerdruk naar het oordeel van het college niet onevenredig toeneemt.

3.3 Stap 3: maatgevende autoparkeervraag aan de hand van dubbelgebruik berekenen

Beleidsregel 3: Bij het bepalen van de autoparkeereis wordt gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in bijlage 2 van deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026. Een initiatiefnemer moet de maatgevende parkeereis middels een parkeerbalans onderbouwen.

Deventer streeft naar optimale benutting van de parkeerruimte voor de auto. Omdat niet alle functies (zoals wonen en werken) op hetzelfde moment van dag en week een maximale parkeereis genereren, wordt de parkeereis per dagdeel berekend. De auto-parkeerbalans geeft de netto parkeervraag weer na verrekening van de gelijktijdige aanwezigheidspercentages. De uitkomst van deze berekening voor het maatgevende dagdeel (het moment met de hoogste totale parkeerdruk) vormt de definitieve parkeereis waaraan de ruimtelijke ontwikkeling moet voldoen.

Deze parkeerbalans komt tot stand op basis van aanwezigheidspercentages, zoals vermeld in bijlage 2 van deze nota. De aanwezigheidspercentages per functie zijn gebaseerd op de kentallen voor autoparkeren in CROW 2024. Voor functies die niet vermeld staan in de tabel van parkeernormen in de vigerende Deventer nota parkeerbeleid dient een zo goed mogelijke inschatting te worden gemaakt van de aanwezigheid op basis van een vergelijkbare functie (horeca bijvoorbeeld op basis van bioscoop), of ervaringscijfers van een vergelijkbaar project elders in het land. Dit ter beoordeling door de gemeente.



Voor het toepassen van dubbelgebruik is het beschikbaar zijn van de parkeerplaatsen voor alle functies noodzakelijk. Als er exclusief parkeerplaatsen worden toegewezen in het plan (bijvoorbeeld als woningen een eigen fysieke parkeerplaats krijgen), is er geen mogelijkheid voor dubbelgebruik. Dan moet in de parkeerbilans 100% aanwezigheid op alle dagdelen worden opgenomen.

Gezien het feit dat gebruik van fietsen op maatgevende momenten anders is dan autogebruik en hiervoor geen kengetallen voorhanden zijn, wordt geen aanwezigheidsberekening voor stallingsplaatsen voor de fiets gehanteerd. Uitgangspunt is dat stallingsruimte redelijkerwijs door alle gebruikers van het plan gebruikt kunnen worden (qua openbaarheid en ligging).

3.4 Stap 4: Aftrek van bestaand of vorig gebruik (saldering)

Beleidsregel 4: Indien bij een ontwikkeling bestaande openbare parkeerruimte verloren gaat, dient het aantal verloren plaatsen aan een nieuwe ontwikkeling te worden toegevoegd. Bij een ontwikkeling (nieuwbouw of functieverandering) mag worden gesaldeerd: de autoparkeereis en de stallingseis van de laatst vergunde/ legale situatie(s) mag worden afgetrokken van de vraag van de nieuw te vergunnen functie. Als er sprake is van leegstand langer dan vijf jaar moet bij de nieuwe invulling volledig in de parkeereis worden voorzien. Bij herontwikkeling, functiewijziging of woningsplitsing wordt de parkeereis bepaald op basis van de netto toename van de parkeereis.

Hierbij gelden de volgende regels:

Salderingsregeling en historisch tekort

De parkeereis van de in de afgelopen vijf jaar laatst legaal aanwezige functie (de 'vorige situatie') in mindering worden gebracht op de parkeereis van de nieuwe situatie. De termijn van vijf jaar betreft de periode tussen het moment van het afgeven van een omgevingsvergunning voor de nieuwe functie en datum van de beëindiging van het vergunde gebruik. Deze aftrek vindt plaats op basis van de parkeernormen die gelden op het moment van de nieuwe aanvraag, niet op basis van eventuele verouderde normen uit het verleden. Indien de bestaande functie volgens de huidige normen al een tekort heeft, wordt dit beschouwd als een 'historisch tekort'. De initiatiefnemer hoeft dit bestaande tekort niet op te lossen, mits de parkeereis op het maatgevende moment niet toeneemt.

Wanneer door de ontwikkeling bestaande parkeerplaatsen fysiek komen te vervallen, moet dit aantal volledig worden gecompenseerd en opgeteld bij de nieuwe parkeereis.

Uitsluiting bij gebiedsontwikkeling

Bij grootschalige gebiedsontwikkelingen (indicatieve ondergrens: een plangebied van 1 hectare of groter), waarbij de functies en de openbare ruimte integraal opnieuw worden ingericht, vervalt het recht op saldering. De parkeereis wordt in dergelijke gevallen uitsluitend berekend op basis van de nieuwe functies. Het college beoordeelt of een project als gebiedsontwikkeling wordt aangemerkt.

Beperking bij transformatie detailhandel naar wonen

Bij de transformatie van detailhandel naar woningen is saldering van het bezoekersaandeel niet toegestaan.

Reden: De piekvraag van winkelbezoek (overdag) valt niet samen met de piekvraag van woonbezoek (avond/nacht).

Verrekening zou leiden tot een onaanvaardbare extra parkeerdruk in de avonduren. Alleen de parkeercapaciteit die in de oude situatie aantoonbaar op eigen terrein aanwezig was, mag worden meegenomen in de nieuwe berekening.

Vrijstelling bij tijdelijk gebruik

Voor tijdelijke functiewijzigingen of projecten met een maximale duur van twee jaar, geldt een vrijstelling van de parkeer- en stallingseis indien de netto toename ten opzichte van het vorige gebruik minder dan 10 parkeerplaatsen bedraagt.

3.5 Stap 5: Bepalen van de parkeereis en stallingseis

De uiteindelijke parkeereis is het rekenkundig resultaat van de stappen 1 tot en met 4. Hierbij gelden de volgende afrondings- en bepalingenregels.

Berekening en afronding

De parkeereis voor de totale ontwikkeling wordt per dagdeel berekend conform de aanwezigheidspercentages in bijlage 2. De hoogste waarde uit deze berekeningen vormt de maatgevende parkeereis. Het eindresultaat van de parkeerbalans wordt per modaliteit (auto en fiets) naar boven afgerond op hele getallen. Indien door de ontwikkeling bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte of op eigen terrein komen te vervallen, wordt dit aantal (naar boven afgerond) bij de parkeereis opgeteld.

Bijzondere bepalingen bij woningsplitsing en kamerverhuur

Bij het splitsen van een zelfstandige woning in meerdere wooneenheden of bij de omzetting naar onzelfstandige woonruimte (kamerverhuur), mag de parkeerdruk in de omgeving niet onevenredig toenemen. Hierbij wordt juridisch onderscheid gemaakt naar zone:

- Binnen gereguleerd gebied: Om de parkeerdruk in deze kwetsbare zones te beheersen, wordt voor woningsplitsing geen parkeereis opgelegd. Als dwingende tegenprestatie geldt echter dat voor de nieuw ontstane adressen/huisnummers geen parkeervergunningen of parkeerabonnementen worden verstrekt. De bewoners zijn zelf verantwoordelijk voor het vinden van een parkeeroplossing buiten de gereguleerde openbare ruimte.
- Buiten gereguleerd gebied: Bij splitsing in ongereguleerde zones moet de toename van de parkeereis volledig op eigen terrein worden opgelost. Hier geldt dus de reguliere parkeereis zoals berekend in de parkeerbalans.

Status van mobiliteitsalternatieven (deelmobiliteit)

De gemeente Deventer stimuleert de inzet van duurzame mobiliteitsoplossingen, zoals deelauto's, deelfietsen en elektrische laadinfrastructuur. Echter, de inzet van deze alternatieven leidt niet tot een reductie van de berekende autoparkeereis. In de praktijk blijkt dat – ongeacht de goede intenties – voorgenomen mobiliteitsalternatieven bij de feitelijke realisatie of exploitatie van een project regelmatig komen te vervallen.

Om te voorkomen dat hierdoor alsnog een onaanvaardbare parkeerdruk op de openbare ruimte ontstaat, wordt de parkeereis voor auto's onverkort gehandhaafd, ongeacht het aanbod van deelmobiliteit. Indien een initiatiefnemer van mening is dat de inzet van deelmobiliteit in een specifiek project een structurele verlaging van de parkeereis rechtvaardigt, kan dit uitsluitend via een maatwerkprocedure (hardheidsclausule) worden beoordeeld. Hierbij gelden de volgende vereisten:

- Grondige motivatie: De aanvrager dient middels een onafhankelijk verkeerskundig advies (gebaseerd op actuele CROW-richtlijnen) aan te tonen dat de reductie realistisch en onderbouwd is.
- Aanvullende oplossing, geen vervanging: Het inzetten van deelmobiliteit dient ten opzichte van de autoparkeereis aanvullend van aard te zijn. In geen geval wordt een voorstel geaccepteerd waarbij op basis van vervangingskencijfers een aanzienlijk deel of de volledige autobehoeft door deelmobiliteit wordt vervangen.
- Lange termijn borging: Er dient een juridisch sluitende garantie (bijv. via een kettingbeding of exploitatieovereenkomst) te worden overlegd die aanwezigheid en exploitatie van alternatieven voor een periode van ten minste 10 jaar borgt.

Het college beoordeelt de motivatie en de borging, en besluit met een buitenplanse omgevingsplanactiviteit of een afwijking van de reguliere parkeereis wordt toegestaan.

Laden en lossen

De benodigde ruimte voor laden en lossen dient volledig binnen de grenzen van het projectgebied — aan, in of onder het gebouw — te worden gerealiseerd. Het ontwerp van deze voorzieningen moet voldoen aan de vigerende voorschriften van het ASVV en de aanbevelingen van Transport en Logistiek Nederland (TLN). Hierbij wordt getoetst op de manoeuvreerruimte voor de maatgevende voertuigcategorie (bijv. bakwagen of trekker-oplegger).

4. De invulling van de parkeereis

Nadat de maatgevende parkeer- en stallingseis is vastgesteld, dient de initiatiefnemer deze in te vullen conform de hieronder beschreven hiërarchie. In de basis geldt dat de parkeereis op eigen terrein moet worden opgelost. Indien dit aantoonbaar niet (volledig) mogelijk is, kan onder strikte voorwaarden gebruik worden gemaakt van de overige mogelijkheden.

De invulling van de parkeer- en stallingseis kent de volgende vijf mogelijkheden:

Mogelijkheid 1: Realisatie op eigen terrein (Paragraaf 4.1)

Mogelijkheid 2: Financiële bijdrage aan collectieve mobiliteitsvoorzieningen (Paragraaf 4.2)

Mogelijkheid 3: Gebruik van alternatieve parkeerlocaties (Parkeren op afstand, paragraaf 4.3)

Mogelijkheid 4: Afwijken van de parkeereis (Paragraaf 4.4)

4.1 Mogelijkheid 1: Realisatie op eigen terrein

Beleidsregel 5: Het realiseren van parkeerplaatsen bij ontwikkelingen moet op eigen terrein plaatsvinden, tenzij de aanvrager onderbouwd voldoet aan tenminste één van de in deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 beschreven afwijkingscriteria en/of vrijstellingen of valt onder beleidsregel 8.

De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het ontwerp, de realisatie en de blijvende beschikbaarheid van de berekende parkeer- en stallingseis binnen de grenzen van het projectgebied. Hierbij gelden de volgende voorwaarden.

Kwaliteits- en inrichtingseisen

Om te waarborgen dat parkeervoorzieningen veilig en bruikbaar zijn, gelden de volgende technische kaders:

- NEN 2443: De meest actuele versie van de norm "Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages" (Bij verschijnen de versie uit 2013) is onverkort van toepassing. Hierbij gelden de meest actuele inzichten van SPARK (Bij verschijnen augustus 2024) als deel van het kader. In afwijking van de standaard reikwijdte van de NEN 2443, verklaart de gemeente Deventer deze norm ook bindend voor parkeerlocaties met minder dan 20 parkeerplaatsen.
- ASVV: Het ontwerp van de parkeerfaciliteiten dient te voldoen aan de meest actuele 'Ontwerpwijzer parkeren' van het ASVV (CROW). Bij strijdigheid tussen beide kaders prevaleert de NEN 2443.
- Mindervaliden: Indien een aanvraag leidt tot een parkeereis van meer dan 25 parkeerplaatsen, dient hiervan tenminste één plaats de dimensies van een minder validen plaats conform CROW te hebben. Indien de aanvraag tot een parkeereis van meer dan 75 parkeerplaatsen leidt, dienen 2 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen de dimensies van een minder validen plaats conform CROW te hebben.
- Mindervaliden: Bij sociaal-maatschappelijke voorzieningen en grootschalige ontwikkelingen moet een naar oordeel van het college toereikend aandeel parkeerplaatsen voor mindervaliden conform CROW richtlijnen worden gerealiseerd.

Toegankelijkheid en dubbelgebruik

Het deel van de parkeereis dat bestemd is voor bezoekers moet te allen tijde openbaar toegankelijk zijn. Bij besloten terreinen (zoals appartementencomplexen) is een toegangssysteem op afstand (bijv. intercom of app) toegestaan, mits bezoekers hiermee ongehinderd toegang hebben tot de voor hen bestemde plaatsen. Indien de parkeereis is verlaagd op basis van dubbelgebruik (Stap 4), moeten alle betreffende parkeerplaatsen toegankelijk zijn voor alle gebruikersgroepen van de in de parkeerbalans opgenomen functies. Exclusief gereserveerde plaatsen voor individuele gebruikers zijn in dat geval niet toegestaan.

Blijvend karakter en uitsluiting parkeerrechten

De gerealiseerde parkeercapaciteit op eigen terrein moet blijvend beschikbaar blijven voor de bij het project behorende functies en adressen. Een wijziging in de inrichting die leidt tot minder parkeerplaatsen is niet toegestaan zonder nieuwe vergunning.



Beleidsregel 6: Huurders, kopers en werknemers van nieuwe ontwikkelingen komen bij realisatie op eigen terrein niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor parkeren op straat, ongeacht de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op eigen terrein.

Bewoners en gebruikers van de nieuwe ontwikkeling komen op basis van het 'eigen-terrein-principe' niet in aanmerking voor gemeentelijke parkeervergunningen in de openbare ruimte. Bij grootschalige gebiedsontwikkelingen worden soms openbare parkeerplaatsen op maaiveld of openbare parkeergarages ten behoeve van toekomstige bewoners gebouwd. In die gevallen kan een deel van de toekomstige bewoners (e.g. het deel waarvoor geen parkeerruimte op eigen terrein is voorzien en voor wie openbare voorzieningen worden ontwikkeld als deel van de gebiedsontwikkeling) wel in aanmerking komen voor een parkeervergunning c.q. parkeerabonnement. De parkeerbalans en plantekeningen van de afgegeven omgevingsvergunning zijn hierbij bepalend.

Parkeerplaatsen op opritten en garages

Parkeerplaatsen in opritten en garages mogen bij de invulling van de parkeereis in beperkte mate worden meegeteld. Dit omdat de oprit en of garage, afhankelijk van gebruik en ontwikkeling niet volledig gebruikt kan worden. In bijlage 3 is aangegeven in welke mate deze mogen worden meegeteld. De maatvoering van parkeervakken, opritten en dergelijke dient te voldoen aan de voorwaarden van NEN 2443:2013 of recentere versies van deze richtlijn.

Kwaliteitseisen fietsvoorzieningen

Beleidsregel 7: een gemeenschappelijke fietsenberging in combinatie met een inpandige berging wordt als gelijkwaardig aan een individuele fietsenberging conform het Besluit Bouwwerken Leefomgeving beschouwd, als wordt voldaan aan de Deventer beleidsregel gelijkwaardige maatregel gemeenschappelijke fietsbergingen bij woongebouwen.

De stallingseis voor fietsen dient niet alleen kwantitatief (aantal plaatsen), maar ook kwalitatief te worden ingevuld. Het doel is het realiseren van veilige, toegankelijke en bruikbare stallingen die aansluiten bij het moderne fietsgebruik.

Gebruikswaarde en toegankelijkheid

Fietsparkeerplaatsen voor bezoekers moeten op openbaar toegankelijk eigen terrein worden gerealiseerd. Voor bewoners en personeel is realisatie op niet-openbaar terrein toegestaan. De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld met een snelle en eenvoudige routing naar de hoofdbestemming (bij voorkeur binnendoor). De sociale veiligheid moet gewaarborgd zijn door goede verlichting en, waar mogelijk, daglichttoetreding. Voorzieningen moeten herkenbaar en zichtbaar aan de aanvoerroute liggen. Om foutparkeren in de openbare ruimte te voorkomen, heeft een gelijkvloerse (centrale) stalling de voorkeur boven een stalling in een kelder of op een verdieping. Er dient bij het ontwerp rekening te worden gehouden met afwijkende fietsmaten (zoals bakfietsen, fatbikes en scootmobielen) conform de CROW-richtlijnen 2025 en de landelijke 'Leidraad Fietsparkeren'.

Gelijkwaardige maatregel (Gezamenlijke stallingen)

Hoewel het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (BBL) in artikel 4.171 een individuele afsluitbare bergruimte voorschrijft, staat de gemeente Deventer het gebruik van een gezamenlijke stallingsruimte toe als 'gelijkwaardige maatregel'. Door te kiezen voor een kwalitatief hoogwaardige gezamenlijke stalling op de begane grond in plaats van slecht toegankelijke individuele bergingen, wordt het dagelijks fietsgebruik gestimuleerd.

4.2 Mogelijkheid 2: Financiële bijdrage (Afkoopregeling)

Beleidsregel 8: In de sector Binnenstad van de zone Centrum moet de parkeereis worden ingevuld door een financiële bijdrage voor het realiseren van collectieve mobiliteitsvoorzieningen. In de zones schil, rest bebouwde kom en buitengebied is er geen mogelijkheid om delen van de parkeereis te vervangen door een financiële bijdrage.

Hoewel realisatie op eigen terrein de algemene norm is, kan de parkeereis in specifieke gevallen worden ingevuld middels een financiële bijdrage aan de gemeente. Deze middelen worden door de gemeente aangewend voor de realisatie van collectieve bereikbaarheids- en mobiliteitsvoorzieningen.

Voorkeursbeleid deel binnenstad zone centrum

In de sector binnenstad (onderdeel van zone centrum, zie figuur 3) heeft de financiële bijdrage de voorkeur boven realisatie op eigen terrein. In dit historische gebied is fysieke realisatie vaak ruimtelijk onmogelijk of bedrijfseconomisch niet rendabel. Na voldoening van de financiële bijdrage komen de betreffende adressen in aanmerking voor parkeervergunningen of abonnementen tegen het vigerende (gereduceerde) tarief. Indien geen bijdrage wordt voldaan en er geen parkeren op eigen terrein wordt gerealiseerd, vervalt elk recht op een parkeervergunning. Gebruikers zijn dan aangewezen op de reguliere commerciële of openbare parkeertarieven.

Berekening en indexering

De bijdrage wordt berekend over de definitieve parkeereis (netto resultaat na saldering en dubbelgebruik), berekend tot één decimaal achter de komma. De hoogte van de bijdrage per parkeerplaats is vastgelegd in bijlage 4. De afkoopbedragen worden jaarlijks geïndexeerd op basis van de CPI-raming, waarbij de gemeentelijke begrotingscyclus leidend is.

Aanbod parkeervoorziening na afkoop

Het parkeeraanbod van maaiveldplaatsen in de sector binnenstad van zone centrum is lager dan de parkeervraag. Er bestaan wachtlijsten voor toegang hiertoe. In de komende jaren neemt het parkeeraanbod verder af. Er worden parkeerhubs langs de randen van de binnenstad gerealiseerd om dit aanbod op orde te houden. Om bij toevoeging deze problematiek voor bestaande parkeerders niet extra te belasten, is parkeerruimte tot 800 meter loopafstand van het woonadres voor de gemeente acceptabel. Parkeerhubs worden zo optimaal benut door de doelgroep waarvoor deze primair worden gerealiseerd.

Beperkingen en specifieke doelgroepen

In niet-gereguleerde delen in de zone schil en verder van het centrum gelegen gebieden is geen vermindering van de parkeereis door het leveren van een financiële bijdrage mogelijk. Dit vanwege het feit dat in gratis parkeergebieden bijna geen handhavingsmogelijkheden zijn om te voorkomen dat mensen gratis op straat gaan parkeren, waardoor de parkeerdruk in die gebieden op straat zal toenemen. Er dient daarom parkeren op eigen terrein te worden gerealiseerd of aangetoond te worden dat er voldoende parkeerruimte op straat is.

Voor sociale woningbouw in de zones centrum en schil gelden *geen* afwijkende toetsingskaders. De CROW-normen 2024 voorzien reeds in een differentiatie naar woninggrootte en huursegment, waardoor de lagere parkeereis van deze doelgroep verdisconteerd is in de reguliere normstelling. Bij integrale gebiedsontwikkeling kan de parkeereis voor het gehele plangebied collectief worden opgelost. Realisatie binnen het plangebied wordt in dat geval gelijkgesteld aan realisatie op eigen terrein, mits de parkeerplaatsen na oplevering een openbaar karakter krijgen. Het al dan niet kunnen toerekenen van de parkeerafkoop maakt integraal onderdeel uit van de afweging bij publieke onrendabele toppen van de betreffende ontwikkeling.

4.3 Mogelijkheid 3: Gebruik van alternatieve parkeerlocaties (Parkeren op afstand)

Indien de initiatiefnemer aantoonbaar heeft onderbouwd dat realisatie op eigen terrein (Mogelijkheid 1) of financiële afkoop (Mogelijkheid 2) niet haalbaar of wenselijk is vanwege ruimtelijke, bouwtechnische of verkeerskundige belemmeringen, kan de parkeereis worden ingevuld op een alternatieve locatie. Hiervoor gelden onderstaande richtlijnen.

Beschikbaarheid en juridische borging

De alternatieve parkeer gelegenheid (zoals een buurtstalling, private garage of parkeerterrein in de nabijheid) moet feitelijk beschikbaar zijn voor de doelgroep van de ontwikkeling. De initiatiefnemer dient bij de aanvraag aan te tonen dat de betreffende locatie over voldoende restcapaciteit beschikt die niet reeds voor andere functies is gereserveerd. Daarnaast dient de beschikbaarheid voor de lange termijn gewaarborgd te zijn middels een koopovereenkomst of een huurovereenkomst met een minimale looptijd van 10 jaar.

Acceptabele loopafstanden bij parkeren op afstand

De alternatieve parkeerlocatie moet op een redelijke loopafstand van de ontwikkeling liggen. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten. De maximaal acceptabele loopafstand varieert per zone en per functie. In de Zone Centrum worden over het algemeen langere loopafstanden geaccepteerd dan in de Schil of de Rest bebouwde kom. De specifieke maximaal acceptabele loopafstanden per functie en zone zijn vastgelegd in bijlage 5. De afstand wordt gemeten via de kortste looproute over de openbare weg, gemeten van de hoofdtoegang van het bouwwerk tot aan de toegang van de parkeervoorziening.

Gebruik openbare ruimte

In de niet gereguleerde zones mag voor de invulling van de parkeereis gebruik worden gemaakt van de openbare ruimte (parkeerterrein, op straat). Dit kan echter alleen als er nog voldoende ruimte op een parkeerterrein of op de openbare weg aanwezig is. Er is voldoende ruimte als, na invulling van de parkeereis op elk dagdeel nog 15% van de parkeerplaatsen beschikbaar is voor het opvangen van “zoekverkeer” (verkeer dat zoekt naar een parkeerplaats).

De initiatiefnemer dient dit aan te tonen met een parkeeronderzoek. Dit dient te worden uitgevoerd door een erkend mobiliteitsbureau. De opzet van het onderzoek dient vooraf met de gemeente te worden afgestemd. De beschikbaarheidseis geldt voor het gebied dat valt binnen de acceptabele loopafstanden zoals genoemd in bijlage 5. Het gebruik maken van bestaande parkeerplaatsen in de omgeving is niet van toepassing voor parkeerplaatsen in de binnenstad en in de gereguleerde gebieden in de schil. Dit zodat er op termijn meer ruimte voor kwaliteitsverbetering en groen resteert in de openbare ruimte.

4.4 Mogelijkheid 4: Afwijken van de parkeereis (Hardheidsclausule)

In bijzondere en uitzonderlijke situaties die niet expliciet in deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 zijn voorzien, behoudt het college zich het recht voor om gemotiveerd af te wijken van de berekende parkeereis of de financiële bijdrage (zoals beschreven in paragraaf 4.2).

Toepassingskader

- Afwijking is slechts aan de orde indien strikte handhaving van de parkeernormen de realisatie van een zwaarwegend maatschappelijk of ruimtelijk belang onmogelijk maakt en er geen redelijke alternatieven (Mogelijkheden 1 t/m 4) voorhanden zijn.
- De initiatiefnemer dient aan te tonen dat nadelige gevolgen van niet voldoen aan de parkeereis voor de omgeving beperkt blijven, of dat andere belangen (zoals volkshuisvesting of monumentenzorg) in dit specifieke geval prevaleren.

Consequenties voor parkeerrechten

Indien het college besluit af te wijken van de parkeereis zonder dat de parkeereis op een andere wijze wordt opgevangen, heeft dit directe gevolgen voor de toekomstige gebruikers van de ontwikkeling:

- Uitsluiting vergunningen: Bewoners en gebruikers van de betreffende adressen komen niet in aanmerking voor een gemeentelijke bewoners- of parkeervergunning op straat.
- Uitsluiting abonnementen: Er bestaat geen recht op een parkeerabonnement tegen gereduceerd tarief in de openbare of gemeentelijke parkeergarages.
- Bezoekersregeling: In extreme gevallen kan het college besluiten dat ook het recht op een bezoekersvergunning (voor parkeren op straat) voor deze adressen komt te vervallen.

Integraal maatwerk bij de vergunningverlening

Naast de expliciete afwijkmogelijkheden in de voorgaande paragrafen, kan het college besluiten om bij de integrale beoordeling van een omgevingsvergunning een beperkt tekort op de parkeereis acceptabel te achten. Dit maatwerk is bedoeld voor situaties waarin het strikt vasthouden aan de parkeereis de realisatie van andere dwingende gemeentelijke belangen blokkeert.

Procedurele inkadering

Maatwerk op basis van deze bepaling wordt niet op verzoek van de initiatiefnemer gestart, maar vloeit voort uit de integrale ambtelijke toetsing van de vergunningaanvraag. Het vormt een sluitstuk van de belangenafweging tussen parkeren en overige ruimtelijke kwaliteiten.

Randvoorwaarden voor toepassing

Om de rechtsgelijkheid te waarborgen en ongewenste parkeerdruk te voorkomen, kan dit maatwerk enkel worden toegepast indien aan de volgende cumulatieve voorwaarden wordt voldaan:

- Beperkte omvang: Het resterende ~~parkeerknooppunt~~ parkeerknelpunt na uitputting van de overige mogelijkheden (1 t/m 4.3) valt binnen de bandbreedte van 'kleine ontwikkelingen' (zoals gedefinieerd in Stap 2, paragraaf 3.2).
- Beleidsmatig tegenwicht: Uit de overige deeladviezen (bijv. stedenbouw, volkshuisvesting of erfgoed) blijkt dat er een zwaarwegend publiek belang is dat door de realisatie van het plan wordt gediend en dat prevaleert boven het parkeerbelang.
- Mobiliteitstoets: In het verkeerskundig advies bij de vergunningverlening wordt expliciet onderbouwd waarom de geconstateerde afwijking in dit specifieke geval niet leidt tot een ontwrichting van de bestaande parkeersituatie in de omgeving.

Rechtsgevolg

Indien op basis van dit integraal maatwerk wordt afgeweken van de parkeereis, gelden voor de betreffende adressen dezelfde beperkingen ten aanzien van parkeerrechten (vergunningen en abonnementen) als omschreven onder 'consequenties voor parkeerrechten' hierboven.

5. Slotbepalingen

Inwerkingtreding en intrekking

Deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 treden in werking op de eerste dag na de datum van bekendmaking. Op de datum van inwerkingtreding besluiten raad en/of college over intrekken van de volgende regelingen:

- De Beleidsregels bestemmingsplannen parkeren Deventer (versie 2015);
- De nota Parkeerbeleid 2013;
- De nota Parkeernormen – Auto en fiets (versie 2013).

De inwerkingtreding van deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 zijn onlosmakelijk verbonden met de gelijktijdige vaststelling van de nota Parkeerbeleid Deventer 2026 en de intrekking van de nota Parkeerbeleid Deventer 2013.

Overgangsrecht

Op aanvragen om een omgevingsvergunning die zijn ingediend vóór de datum van inwerkingtreding van deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026, blijft het recht van toepassing zoals dat gold op het moment van indiening.

Citeertitel

Deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 worden aangehaald als: Beleidsregels parkeernormen Deventer 2026.

Bijlage 1 Gebruikershandleiding en stroomschema

Ter ondersteuning van de aanvrager zijn in deze bijlage twee hulpmiddelen opgenomen die de kern van de beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 visueel en tekstueel samenvatten. De hoofdtteksten van de nota blijft leidend.

A. Samenvatting van de beleidsregels parkeernormen Deventer 2026.

Beleidsregel 1: Bij het bepalen van de auto-parkeereis en stallingseis fiets wordt gebruik gemaakt van de zone-indeling zoals deze in deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 zijn opgenomen. De zone-indeling is ook opgenomen op www.deventer.nl/parkeeropgave.

Beleidsregel 2: De autoparkeereis en fietsenstallingseis wordt berekend met de autoparkeernormen en stallingsnormen voor de fiets per functie en de omvang van de functie, zoals aangegeven in de vigerende Deventer nota parkeerbeleid.

Beleidsregel 3: Bij het bepalen van de autoparkeereis wordt gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in bijlage 2 van deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026. Een initiatiefnemer moet de maatgevende parkeereis middels een parkeerbalans onderbouwen.

Beleidsregel 4: Indien bij een ontwikkeling bestaande openbare parkeerruimte verloren gaat, dient het aantal verloren plaatsen aan een nieuwe ontwikkeling te worden toegevoegd. Bij een ontwikkeling (nieuwbouw of functieverandering) mag worden gesaldeerd: de autoparkeereis en de stallingseis van de laatst vergunde/ legale situatie(s) mag worden afgetrokken van de vraag van de nieuw te vergunnen functie. Als er sprake is van leegstand langer dan vijf jaar moet bij de nieuwe invulling volledig in de parkeereis worden voorzien. Bij herontwikkeling, functiewijziging of woningsplitsing wordt de parkeereis bepaald op basis van de netto toename van de parkeereis.

Beleidsregel 5: Het realiseren van parkeerplaatsen bij ontwikkelingen moet op eigen terrein plaatsvinden, tenzij de aanvrager onderbouwd voldoet aan tenminste één van de in deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 beschreven afwijkingscriteria/ vrijstellingen of valt onder beleidsregel 8.

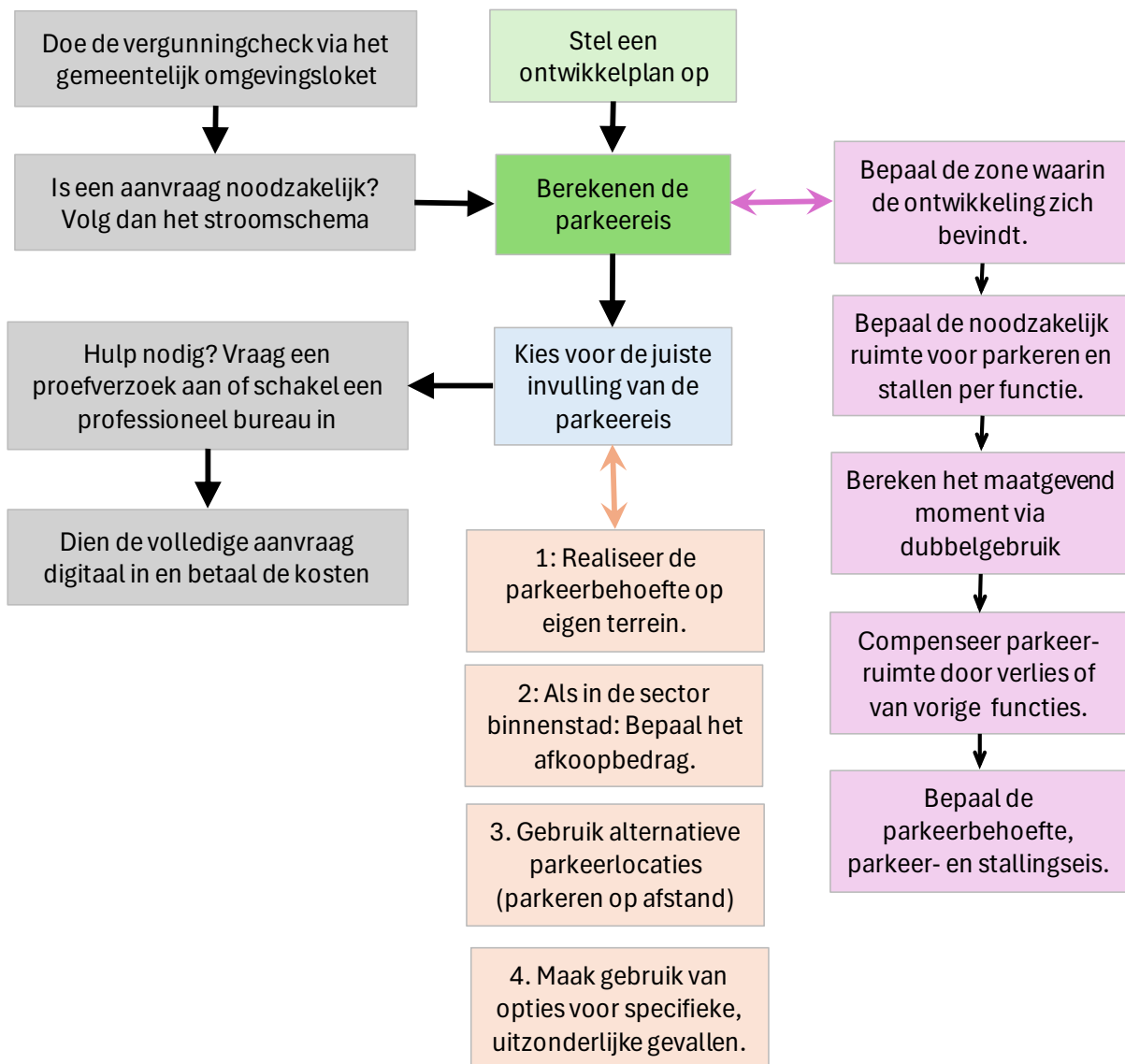
Beleidsregel 6: Huurders, kopers en werknemers van nieuwe ontwikkelingen komen bij realisatie op eigen terrein niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor parkeren op straat, ongeacht de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op eigen terrein.

Beleidsregel 7: een gemeenschappelijke fietsenberging in combinatie met een inpandige berging wordt als gelijkwaardig aan een individuele fietsenberging conform het Besluit Bouwwerken Leefomgeving beschouwd, als wordt voldaan aan de Deventer beleidsregel gelijkwaardige maatregel gemeenschappelijke fietsbergingen bij woongebouwen.

Beleidsregel 8: In de sector Binnenstad van de zone Centrum moet de parkeereis worden ingevuld door een financiële bijdrage voor het realiseren van collectieve mobiliteitsvoorzieningen. In de zones schil, rest bebouwde kom en buitengebied is er geen mogelijkheid om delen van de parkeereis te vervangen door een financiële bijdrage.



B. Stroomschema parkeereis (Procesoverzicht).



Bijlage 2 Aanwezigheidspercentages per functie en maatgevend moment van de week

Aanwezigheidspercentages	Werkdag				Traditionele koopavond	Vrijdag		Zaterdag		Zondag
	Ochtend	Middag	Avond	Nacht		middag	avond	Middag	Avond	
Woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
Kantoren en bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0%/100%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0%	60%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0%	0%
Supermarkt	50%	60%	70%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
Sport binnen	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%	100%	75%
Sport buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop, theater etc.	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
Arts, therapeut, consult. bureau	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
Verpleeg- en verzorgingshuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis gasten	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
Ziekenhuis medewerkers	100%	100%	40%	10%	40%	100%	40%	20%	20%	20%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%
Restaurant (Richtgetallen)	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%

Bijlage 3 Telling parkeervoorzieningen in de parkeerberekening

Type voorziening	Theoretisch aantal parkeerplaatsen	Aantal parkeerplaatsen bij invulling parkeereis
Enkele oprit zonder garage of carport	1	1
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,5
Dubbele oprit zonder garage*	2	2
Garage zonder oprit	1	0
Garagebox (niet bij de woning)	1	0
Garage met enkele oprit	2	1
Garage met lange oprit	3	1,7
Garage met dubbele oprit*	3	2

* Parkeerplaatsen zijn separaat van elkaar te gebruiken



De financiële bijdrage is een vergoeding voor het feit dat de gemeente de zorg voor de parkeereis overneemt. Deze middelen worden gestort in een bestemmingsreserve (parkeerfonds) voor de realisatie van collectieve mobiliteits- en bereikbaarheidsvoorzieningen. Hoewel de focus per zone verschilt, zijn voor alle modaliteiten en gebieden afkoopbedragen vastgesteld voor zowel auto als fiets. Dit stelt het college in staat om in uitzonderlijke gevallen (via de hardheidsclausule) maatwerk te bieden.

Methodiek van de kostprijsberekening

De hoogte van de bijdrage is direct gerelateerd aan de reële kosten voor het realiseren van vervangende parkeercapaciteit. Hierbij wordt rekening gehouden met een gewogen gemiddelde van de stichtingskosten voor parkeren op maaiveld, bovengronds gebouwd en ondergronds gebouwd. Omdat er geen sprake is van 'gelabelde' of exclusief gereserveerde privéparkeerplaatsen, ligt de bijdrage lager dan de integrale investeringskosten voor een individuele exclusieve parkeerplaats.

Indexering

De bedragen worden jaarlijks gecorrigeerd op basis van de consumentenprijsindex (CPI) van het CBS. De actuele tarievenlijst wordt jaarlijks als onderdeel van de gemeentelijke leges- of begrotingsstukken gepubliceerd en is leidend voor de berekening van de bijdrage bij de vergunningverlening. Voor 2026 zijn de bedragen in de tabel rechts weergegeven.

Modalliteit	Zone		
	Centrum	Schil	Overig
Auto	€ 15.750	€ 5.750	€ 3.050
Fiets	€ 2.650	€ 950	€ 500

Methodiek achter de tariefstelling

De hoogte van de financiële bijdrage wordt bepaald door een combinatie van objectieve kostencijfers en beleidsmatige uitgangspunten voor optimaal ruimtegebruik. Voor *autoparkeren* spelen de volgende factoren een rol:

- Gewogen kostprijs per zone - De bijdrage weerspiegelt de gemiddelde kosten voor het realiseren van een parkeerplaats in de betreffende zone.
- Mix van oplossingen - Per zone verschilt de verhouding tussen parkeren op het maaiveld, bovengronds gebouwde voorzieningen en ondergrondse garages. De Parkeermonitor Deventer 2025 biedt hiervoor de actuele feitelijke basis voor de zone Centrum. Voor de overige zones wordt deze verhouding bepaald op basis van verkeerskundige expertise (expert opinion).
- Prijsdifferentiatie - In de berekening wordt rekening gehouden met het feit dat maaiveld parkeren de laagste kostprijs kent, gevolgd door bovengrondse bouw, waarbij ondergrondse parkeeroplossingen de hoogste investering vergen. Hierbij worden actuele CBS- en CPI-indexcijfers gehanteerd.
- Efficiency- en bezettingscorrectie - De gemeente streeft naar een zo hoog mogelijke bezettingsgraad van collectieve voorzieningen. Omdat deze parkeerplaatsen niet exclusief gereserveerd zijn, kunnen ze door verschillende doelgroepen op verschillende tijden worden benut.
- Correctiefactor - In de berekening wordt ervan uitgegaan dat een parkeerplaats gemiddeld 8 van de 24 uur effectief wordt benut door een specifieke gebruiker uit de afkoopregeling. Om deze reden wordt de integrale kostprijs van een parkeerplaats door factor 3 gedeeld.

Voor de financiële bijdrage voor *fietsparkeren* wordt een directe koppeling gemaakt met de autoparkeerplaats. Op basis van de benodigde vierkante meters wordt ervan uitgegaan dat de ruimte voor één autoparkeerplaats gelijkstaat aan de ruimte voor zes fietsparkeerplaatsen. De bijdrage per fietsparkeerplaats is derhalve de vastgestelde autobijdrage gedeeld door 6.

Afronding

Ten behoeve van de transparantie en eenvoud in de uitvoering worden alle berekende eindbedragen afgerond op een veelvoud van € 50,-.

Acceptabele loopafstand (meters) vanaf geparkeerde auto naar	Zone	
	Centrum	Overige
Woning (Zone centrum, sector binnenstad)	800 ¹	
Woning (Overig zone centrum)	600	
Woning (Overige zones, bewoners)		75 - 100 ³
Woning (Overige zones, bezoekers)		100 - 250
Supermarkt	600	100 - 250 ²
Horeca		100 - 250 ³
Huisarts/ fysio/ apotheek	150	100 - 250 ²
School- of sportlocatie	600	100 - 300 ³
Ziekenhuis		100 - 350 ³
Bioscoop/ Theater	600	100 - 600 ³
Stadscentrum/ winkelgebied	600	200 - 600 ³
Werklocatie	800	200 - 800 ³

Opmerking:

De afstand wordt gemeten via de kortste looproute over de openbare weg, gemeten van de hoofdtoegang van het bouwwerk tot aan de toegang van de parkeervoorziening.

Voetnoten:

1) Voor bereiken maaiveldopties en parkeerhubs.

2) Voor deze typen verplaatsingen is uitgebreide informatie beschikbaar over de acceptabele loopafstand, op basis van een enquête onder meer dan 1.800 mensen.

3) Voor deze typen verplaatsingen hebben professionals uit het werkveld aangegeven welke loopafstanden als acceptabel gezien worden, op basis van bronnen en hun eigen ervaringen.

Beleidsregels Parkeernormen Deventer 2026



Ontwerpversie met zichtbare wijzigingen

Gele arcering: Toegevoegd

Doorgehaald: Geschrapt

Rode tekst: Opmerking, enkel in deze versie

Versie 2.0 Ten behoeve van collegebehandeling



Inhoudsopgave

1.	Beleidsregels en normen voor parkeren bij ruimtelijke projecten	3
2.	Uitgangspunten en doelstellingen	5
2.1	Doel van de beleidsregels parkeernormen Deventer 2026	5
2.2	Bestuurlijke inbedding en juridische status	6
2.3	Methodiek en kencijfers	7
2.4	Gebiedsindeling en systematiek van de parkeereis	7
3.	De bepaling van de parkeer- en stallingseis	10
3.1	Stap 1: Plaats van de ontwikkeling in de parkeerzonering bepalen	10
3.2	Stap 2: bepalen van de parkeer- en stallingseis per functie	10
3.3	Stap 3: maatgevende autoparkeervraag aan de hand van dubbelgebruik berekenen	12
3.4	Stap 4: Aftrek van bestaand of vorig gebruik (saldering)	13
3.5	Stap 5: Bepalen van de parkeereis en stallingseis	14
4.	De invulling van de parkeereis	15
4.1	Mogelijkheid 1: Realisatie op eigen terrein	15
4.2	Mogelijkheid 2: Financiële bijdrage (Afkoopregeling)	17
4.3	Mogelijkheid 3: Gebruik van alternatieve parkeerlocaties (Parkeren op afstand)	18
4.4	Mogelijkheid 4: Afwijken van de parkeereis (Hardheidsclausule)	18
5.	Slotbepalingen	20

Bijlage 1 Handreiking voor aanvragers bij invullen van de parkeer- en stallingseis

Bijlage 2 Aanwezigheidspercentages per functie en maatgevend moment van de week

Bijlage 3 Telling parkeervoorzieningen op eigen terrein in de parkeerberekening

Bijlage 4 Onderbouwing financiële bijdrage

Bijlage 5 Acceptabele loopafstanden vanaf geparkeerde auto

Figuur 1: Werkwijze voor aanvraag van een omgevingsvergunning

Figuur 2: Parkeerzonekaart bij ruimtelijke ontwikkelingen

Figuur 3: Onderscheid binnen zone centrum tussen afkoop en fysieke realisatie

Figuur 4: Contouren in zone rest bebouwde kom waar verdichting aan de orde is



1. Beleidsregels en normen voor parkeren bij ruimtelijke projecten

Doelstelling

Het parkeerbeleid van de gemeente Deventer is vastgelegd in de nota Parkeerbeleid Deventer 2026. Het hoofddoel is het waarborgen van voldoende parkeergelegenheid bij nieuwe ontwikkelingen, zonder dat de parkeerdruk op de bestaande openbare ruimte onaanvaardbaar toeneemt. Tegelijkertijd streeft de gemeente naar een minimale verharding ten behoeve van parkeren, om zo de kwaliteit van de leefomgeving te bewaken en ruimte te bieden aan groen, wandelaars en fietsers.

Reikwijdte en bevoegdheid

Deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 vormen de concretisering van dit beleid voor concrete ruimtelijke initiatieven. Het college van burgemeester en wethouders stelt deze regels vast op grond van artikel 4:81, lid 1 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Hiermee schept het college vooraf duidelijkheid over de uitoefening van haar beslisruimte bij het verlenen van omgevingsvergunningen.

Toepassing bij ruimtelijke ontwikkelingen

Bij elke ruimtelijke ontwikkeling die een verandering in de parkeervraag teweegbrengt — zoals nieuwbouw, herbestemming, woningsplitsing of functiewijziging — is de aanvrager verantwoordelijk voor een adequate parkeeroplossing. Conform het Omgevingsplan wordt een omgevingsvergunning enkel verleend indien wordt aangetoond dat in de parkeereis voor auto's en de stallingseis voor fietsen wordt voorzien.

Parkeer- en stallingseis

De parkeereis wordt berekend op basis van de parkeernormen uit deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026. De hoogte van de norm is mede afhankelijk van de locatie van de ontwikkeling, zoals vastgelegd op de Integrale Parkeersoneringskaart uit de nota Parkeerbeleid Deventer 2026. Naast de berekening van de opgave bepalen deze regels ook op welke wijze de invulling van de parkeer- en stallingseis fysiek of juridisch kan plaatsvinden.

Maatwerk en de hardheidsclausule

Deze beleidsregels vormen het vaste kader voor de beoordeling van ruimtelijke plannen. Maatwerk is slechts mogelijk binnen de specifiek in deze nota benoemde uitzonderingsgronden en kaders. Voor situaties die niet in deze regels zijn voorzien, kan enkel bij hoge uitzondering worden teruggevallen op de algemene hardheidsclausule (zie hoofdstuk 5). Gezien het belang van een eenduidig parkeeraanbod en de kwaliteit van de openbare ruimte, wordt deze clausule zeer terughoudend toegepast.

Vaststelling en procedure

Deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 zijn op [datum] door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld. De bijbehorende Nota Parkeerbeleid is op [datum] door de gemeenteraad vastgesteld, waarbij kennis is genomen van deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026. Voorafgaand aan de vaststelling is de raad geconsulteerd en is een zienswijzenprocedure doorlopen.

Inwerkingtreding en overgangsrecht

De beleidsregels treden in werking de dag na bekendmaking. Vanaf dat moment is dit beleid bij de (gemeentelijke) planvorming van toepassing. De beleidsregels zijn van toepassing op alle aanvragen voor omgevingsvergunningen die worden ingediend vanaf het moment waarop deze van kracht zijn geworden. Aanvragen omgevingsvergunning die eerder dan inwerkingtreding van deze beleidsregels zijn ingediend en waar nog geen besluit op is genomen, vallen niet onder deze beleidsregels. Voor deze aanvragen blijven de eerdere nota parkeernormen en de daarbij behorende beleidsregels van toepassing.



Leeswijzer

Deze nota is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 beschrijft doelstellingen, bestuurlijke inbedding en systematiek van de parkeerkengetallen en gebiedsindeling. Hoofdstuk 3 bevat het stappenplan voor het bepalen van de specifieke parkeereis van een ontwikkeling. Hoofdstuk 4 zet de vijf mogelijkheden uiteen om de berekende parkeer- en stallingseis in te vullen. Hoofdstuk 5 bevat de slotbepalingen, waaronder de inwerkingtreding en de citeertitel. Ter ondersteuning van de aanvrager zijn in Bijlage 1 een samenvatting van de regels (A) en een stroomschema van het proces (B) opgenomen.

.

2. Uitgangspunten en doelstellingen

2.1 Doel van de beleidsregels parkeernormen Deventer 2026

Leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte

De gemeente Deventer streeft naar een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte met prioriteit voor groen, verblijfskwaliteit en actieve mobiliteit (wandelen en fietsen). Hoewel de auto een rol behoudt in het mobiliteitssysteem, neemt deze relatief veel ruimte in beslag. Om de parkeerdruk te beheersen en de leefbaarheid te waarborgen, worden strikte parkeernormen gehanteerd bij ruimtelijke ontwikkelingen. Deze normen beogen:

- Het waarborgen van voldoende parkeercapaciteit zonder de bestaande openbare ruimte extra te belasten;
- Het stimuleren van de fiets door kwalitatieve stallingseisen;
- Het creëren van een rustiger straatbeeld met minder risico op schade en overlast.

Verantwoordelijkheid initiatiefnemer

De aanvrager van een omgevingsvergunning (de initiatiefnemer) draagt een resultaatverplichting voor het oplossen van de parkeer- en stallingsbehoefte die door de ontwikkeling wordt gegenereerd. De initiatiefnemer moet aantonen:

- Hoe de parkeereis (auto) en stallingseis (fiets) is berekend op basis van de functies en omvang van het project;
- Op welke wijze deze behoefte concreet wordt gefaciliteerd binnen de kaders van deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026.

Realisatie op eigen terrein

De hoofdregel voor elke ontwikkeling is dat de parkeer- en stallingseis op eigen terrein wordt gerealiseerd. Onder eigen terrein wordt verstaan: de ruimte in, op of onder het betreffende gebouw, dan wel op het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw of die functie behoort.

Gebiedsgerichte uitwerking

De wijze waarop de parkeereis wordt ingevuld, verschilt per zone conform de integrale parkeerzoneringskaart:

- Zone 1: Binnenstad - Om de historische kern autoluw en vitaal te houden, wordt de realisatie van parkeerplaatsen op eigen terrein in deze zone in principe niet toegestaan. In plaats hiervan geldt een verplichte financiële bijdrage (afkoopbedrag). De gemeente wendt deze middelen aan voor collectieve mobiliteitsoplossingen en alternatieven.
- Zone 2: De Schil (gereguleerde gebieden) - Vanwege de hoge parkeerdruk en de beperkte openbare ruimte geldt hier een strikte handhaving van de realisatie op eigen terrein. In deze zone worden zowel minimum- als maximumnormen gehanteerd om de parkeerdruk te beheersen en het ruimtegebruik te optimaliseren. Gebruikers van nieuwe ontwikkelingen in dit gebied komen niet, of slechts beperkt, in aanmerking voor een parkeervergunning op straat.
- Zones 3 en 4: Overige bebouwde kommen en buitengebied - Ook hier geldt de inspanningsverplichting om parkeren op eigen terrein op te lossen. Indien dit aantoonbaar niet volledig mogelijk is, kan onder voorwaarden (zie hoofdstuk 4) gebruik worden gemaakt van restcapaciteit in de openbare ruimte.

Stimuleren fietsgebruik en stallingseis

De gemeente Deventer bevordert duurzame mobiliteit door fietsparkeren integraal onderdeel te maken van de parkeereis. Het doel is om hoogwaardige, veilige en goed bereikbare stallingsvoorzieningen te realiseren, waardoor het fietsgebruik wordt gestimuleerd en overlast van gestalde fietsen in de openbare ruimte wordt beperkt. Kwaliteitseisen zijn hierbij:

- De stallingseis dient volledig op eigen terrein te worden opgelost.
- Voor de binnenstad geldt dat, indien de aanvrager aantoonbaar kan maken dat realisatie op eigen terrein fysiek onmogelijk is, bij uitzondering gebruik kan worden gemaakt van een afkoopregeling.
- Bij de realisatie van (gezaamenlijke) stallingen worden specifieke kwaliteitseisen gehanteerd. Deze eisen zijn gebaseerd op de principes van de 'Amsterdamse bouwbrief' en vertaald naar de Deventer context. Hierbij wordt getoetst op aspecten als toegankelijkheid, sociale veiligheid en de geschiktheid voor afwijkende fietsmaten (zoals bakfietsen).



Normstelling en monitoring

De stallingseisen zijn gebaseerd op de meest recente CROW-kencijfers (januari 2025). Omdat de uitgebreide normering voor fietsparkeren een nieuwe beleidslijn betreft, vindt drie jaar na vaststelling van deze nota een evaluatie plaats. Hierbij wordt getoetst of de normen effectief bijdragen aan de integrale doelstellingen.

Leidraad voor de aanvraag

Om initiatiefnemers te ondersteunen bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning, hanteert de gemeente een vaste systematiek in de vorm van een stappenplan. Onderstaand schema (Figuur 1) geeft de procesmatige hoofdlijnen weer voor het bepalen en invullen van de parkeer- en stallingseis. Voor een gedetailleerde inhoudelijke toelichting per stap wordt verwezen naar Hoofdstuk 3 van deze nota.

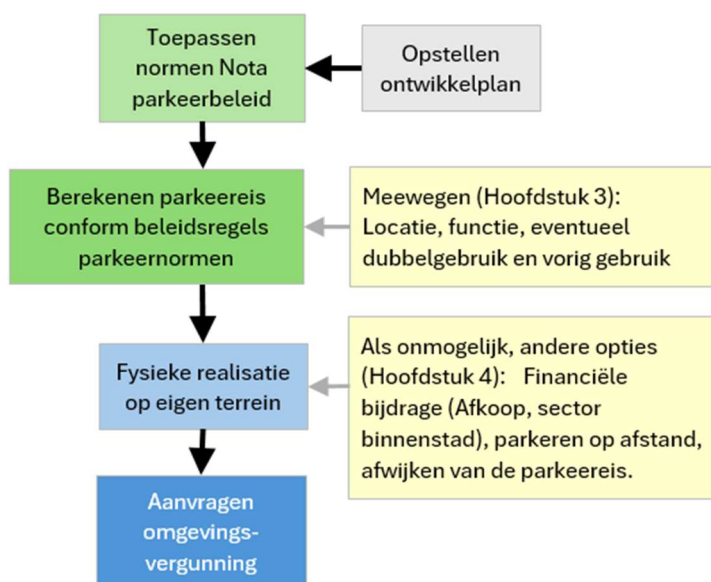
Hulpmiddelen

Ten behoeve van een zorgvuldige onderbouwing van de aanvraag zijn in Bijlage 1 de volgende instrumenten opgenomen:

Bijlage 1A: Een samenvatting van de vigerende beleidsregels parkeernormen Deventer 2026.

Bijlage 1B: Een gedetailleerd stroomschema waarin de inhoudelijke vereisten per processtap zijn uitgewerkt.

Figuur 1: Werkwijze voor aanvraag van een Omgevingsvergunning



2.2 Bestuurlijke inbedding en juridische status

Beleidsmatige samenhang

Deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 vormen een nadere uitwerking van de integrale visie op de fysieke leefomgeving en mobiliteit. De belangrijkste kaderstellende documenten zijn:

- Omgevingsvisie Deventer: De vigerende visie (2019) en de opvolgende Omgevingsvisie Deventer 2026.
- Nota parkeerbeleid Deventer 2026: Deze bevat integrale kaders en wordt gelijktijdig met deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 vastgesteld.



2.3 Methodiek en kencijfers

Basis voor de parkeernormering

De parkeer- en stallingseis wordt bepaald door de omvang van de functies binnen een ontwikkeling te vermenigvuldigen met de vastgestelde normen. De hoogte van deze normen is afhankelijk van:

- De functie: (bijv. wonen, werken, winkelen, recreatie).
- De zone: Overeenkomstig de integrale parkeerzoneringskaart wordt onderscheid gemaakt tussen Centrum (waaronder de historische binnenstad), Schil, Rest bebouwde kom, Dorpen en Buitengebied.
- Stedelijkheidsgraad: Conform de landelijke richtlijnen hanteert Deventer de categorie 'sterk stedelijk'.

Bronvermelding en bandbreedte

De Deventer normen zijn gebaseerd op de meest actuele landelijke kencijfers:

- Auto: CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers 2024' (juli 2024).
- Fiets: CROW-publicatie 'Fietsparkeerkencijfers 2025' (januari 2025).

Waar het CROW een bandbreedte (minimum/maximum) hanteert, geldt voor de gemeente Deventer het gemiddelde van deze kencijfers als de vastgestelde norm.

Dubbelgebruik en aanwezigheidspercentages

Om efficiënt ruimtegebruik te stimuleren, wordt bij een menging van functies een parkeerbalans opgesteld. Hierbij wordt rekening gehouden met de mate waarin verschillende doelgroepen op hetzelfde moment aanwezig zijn. De hiervoor te hanteren aanwezigheidspercentages zijn vastgelegd in Bijlage 2.

Actualisatie en juridische status

Hoewel de CROW-kencijfers periodiek worden geactualiseerd, blijven de in de nota parkeerbeleid benoemde parkeernormen en de in deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 en bijbehorende bijlagen vastgestelde voorschriften (zoals aanwezigheidspercentages en loopafstanden) te allen tijde juridisch leidend. Een actualisatie van landelijke kencijfers leidt pas tot nieuwe gemeentelijke normen en/of voorschriften na een formeel besluit tot wijziging van deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 en/of de normen zoals die in de nota parkeerbeleid Deventer 2026 zijn vastgesteld.

Afwijken van de normstelling

De vastgestelde gemeentelijke normen zijn primair van toepassing. Indien een initiatiefnemer van mening is dat een specifieke ontwikkeling vraagt om afwijkende cijfers (bijvoorbeeld door een unieke functiemenging of nabijheid van een IC-station), dient dit onderbouwd te worden met een verkeerskundig rapport van een erkend bureau. Het college beoordeelt per geval of deze afwijking wordt toegestaan. Fiets- en autonormen zijn niet onbeperkt uitwisselbaar:

- Een verlaging van de autoparkeereis wordt alleen overwogen bij volledige invulling van de fietsparkeereis.
- Een verhoging van het aantal fietsparkeerplaatsen leidt niet automatisch tot een verlaging van de autoparkeereis, tenzij dit expliciet is onderbouwd in een mobiliteitsplan (zie hoofdstuk 4).

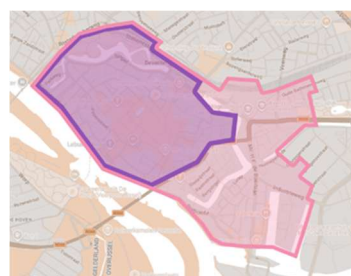
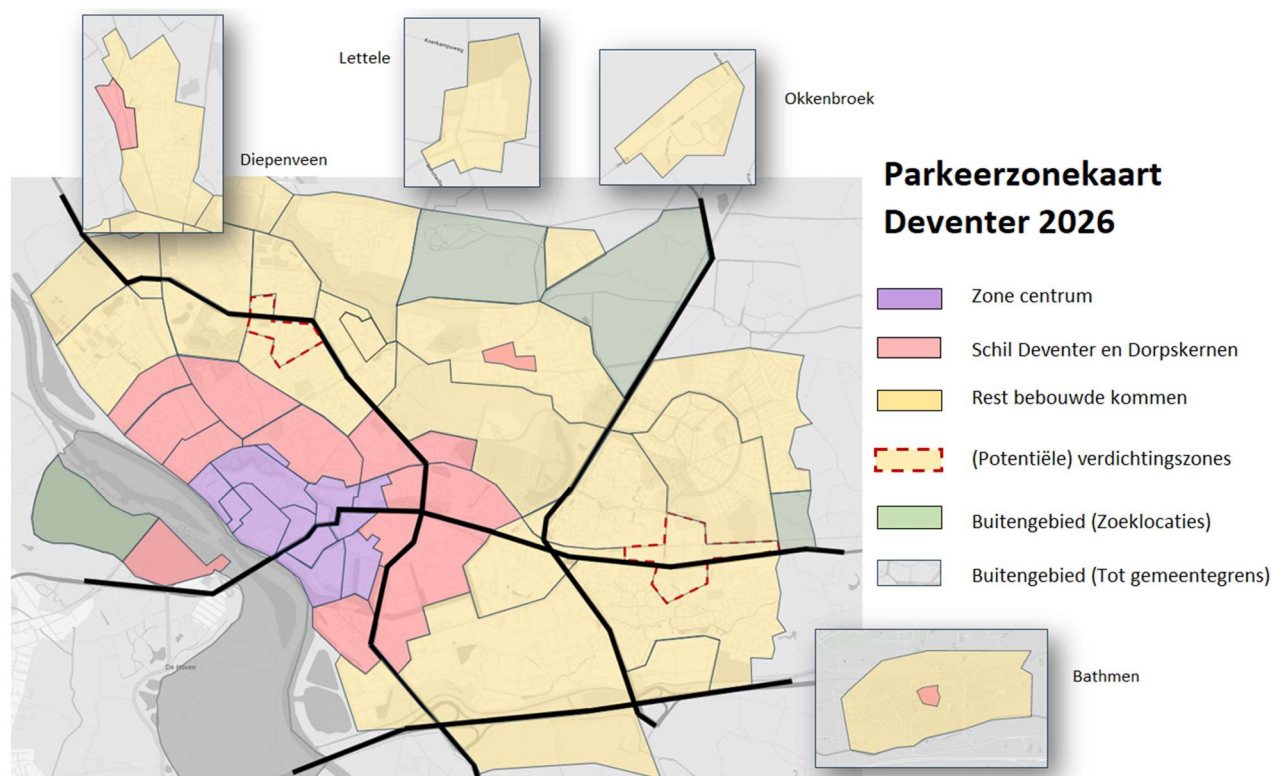
2.4 Gebiedsindeling en systematiek van de parkeereis

Bepaling van de normhoogte

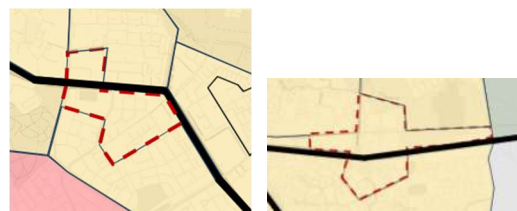
Conform de CROW-richtlijnen wordt voor de gehele gemeente Deventer de stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk' gehanteerd. Om rechtszekerheid en eenduidigheid te bieden, is de parkeernorm per functie vastgesteld op het rekenkundig gemiddelde van de door het CROW geboden bandbreedte. De normen zijn afgerond op een veelvoud van 0,1. Bij een gemiddelde dat eindigt op 0,050 wordt naar boven afgerond. De parkeernorm fungeert als zowel de minimum- als de maximumnorm.



Figuur 2: Integrale parkeerzoneringskaart bij ruimtelijke ontwikkelingen



Figuur 3 - Onderscheid binnen zone centrum tussen voorkeur afkoop of fysieke realisatie van de parkeereis.



Figuur 4 - Contouren waarbinnen verdichting aan de orde is (binnen de rode streepjeslijnen). Dit kan leiden tot een maatwerkvoorstel ten aanzien van parkeernormen.

Dit kaartmateriaal wordt in de eindversie gedigitaliseerd en daarmee 'inzoombaar'.

Figuren 2 en 3 zijn aangepast: Bij Roto Smeets / Groningerstraat is de zone centrum iets naar het noorden opgeschoven.

Zonering en wijze van invullen

De hoogte van de parkeernorm is afhankelijk van de ligging van het project. De gemeente onderscheidt de volgende zones (zie Figuur 2). Per gebied wordt de verplichting om de parkeereis in te vullen aangegeven:

- **Centrum:** Onderverdeeld in 'binnenstad' en 'overig centrum' (zie figuur 3). In de zone 'Binnenstad' is fysieke realisatie op eigen terrein in principe niet toegestaan. De parkeereis wordt hier omgezet in een verplichte financiële bijdrage aan de gemeente. In de zone 'overig centrum' is de verplichting tot invullen gelijk aan de zone 'schil'.
- **Schil:** De wijken direct grenzend aan het centrum. Fysieke realisatie op eigen terrein is het uitgangspunt, eventueel in gebouwde of gezamenlijke voorzieningen. Onder strikte voorwaarden kan gebruik worden gemaakt van alternatieve oplossingen buiten het projectgebied (zie hoofdstuk 4).
- **Rest bebouwde kom:** De overige stedelijke gebieden en dorpskernen. De parkeereis dient volledig fysiek en op eigen terrein te worden ingevuld.
- **Buitengebied:** Alle gronden buiten de bebouwde kom tot aan de gemeentegrens. Ook hier dient de parkeereis volledig fysiek en op eigen terrein te worden ingevuld.

Specifieke ontwikkelzones (Keizerslanden en Colmschate)

Binnen de zone 'Rest bebouwde kom' zijn twee specifieke contouren aangewezen: Keizerslanden en de omgeving van NS-station Colmschate (zie Figuur 4). De reden hiervoor is de status die deze gebieden hebben ten aanzien van de gemeentelijke woningbouwopgave. De uiteindelijke afweging en besluitvorming ten aanzien van de te hanteren parkeereis ligt in deze zones bij het college. Voor projecten binnen deze contouren geldt:

- **Flexibele normstelling:** Het college kan besluiten een parkeernorm toe te passen die varieert tussen de norm voor 'Schil' en 'Rest bebouwde kom'.
- **Alternatieve invulling:** Inzet van gezamenlijke voorzieningen of externe parkeercapaciteit is bespreekbaar.
- **Bewijslast:** De initiatiefnemer dient sluitend aan te tonen dat de gekozen oplossing geen parkeeroverlast veroorzaakt in de omliggende (ongereguleerde) zones.

3. De bepaling van de parkeer- en stallingseis

Om de parkeervraag voor auto's en de stallingsvraag voor fietsen vast te stellen, dient voor elke ruimtelijke ontwikkeling een parkeerbalans te worden opgesteld. Deze balans vormt de basis voor de uiteindelijke parkeereis: het netto aantal parkeerplaatsen en fietsparkeerplekken dat de initiatiefnemer moet realiseren of faciliteren.

Stappenplan berekening

De berekening van de parkeer- en stallingseis verloopt via de volgende vijf processtappen:

1. Zonebepaling (vgl. 3.1): Vaststellen in welke zone van de integrale parkeerzoneringskaart de ontwikkeling is gelegen.
2. Normtoepassing per functie (vgl. 3.2): Bepalen van de bruto parkeereis (auto) en stallingseis (fiets) op basis van de functies en omvang van het project.
3. Saldering bestaand gebruik (vgl. 3.3): In mindering brengen van de parkeereis van de laatst legaal aanwezige functie (alleen van toepassing op de auto-parkeereis).
4. Berekening dubbelgebruik (vgl. 3.4): Toepassen van aanwezigheidspercentages bij een menging van functies om de gelijktijdige parkeervraag te bepalen (alleen van toepassing op de auto-parkeereis).
5. Vaststelling maatgevende eis (vgl. 3.5): Bepaling van het definitieve aantal te realiseren parkeerplaatsen en fietsparkeerplekken.

3.1 Stap 1: Plaats van de ontwikkeling in de parkeerzoning bepalen

Beleidsregel 1: Bij het bepalen van de auto-parkeereis en stallingseis fiets wordt gebruik gemaakt van de zone-indeling zoals deze in deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 zijn opgenomen. De zone-indeling is ook opgenomen op www.deventer.nl/parkeeropgave.

De eerste stap in de berekening is het bepalen van de geografische ligging van de ruimtelijke ontwikkeling. Hiervoor is de Integrale Parkeerzoneringskaart (Figuur 2) leidend. Op basis van deze kaart wordt een project toegewezen aan één van de zones: Centrum, schil, rest bebouwde kom (waaronder dorpskommen) of buitengebied.

Om rechtszekerheid te bieden bij ontwikkelingen die direct aan een zoneringsgrens grenzen, geldt de volgende voorrangsregel: Indien een straat de grens vormt tussen twee zones, worden alle huisnummers aan die straat geacht te liggen in de zone die het dichtst bij de zone centrum gelegen is. De beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 zijn bepalend voor de toe te passen parkeernorm en de toegestane wijze van invulling van de parkeereis.

3.2 Stap 2: bepalen van de parkeer- en stallingseis per functie

Beleidsregel 2: De autoparkeereis en fietsenstallingseis wordt berekend met de autoparkeernormen en stallingsnormen voor de fiets per functie en de omvang van de functie, zoals aangegeven in de vigerende Deventer nota parkeerbeleid.

Een ruimtelijk plan kan bestaan uit diverse functies. Voor elke functie wordt afzonderlijk de parkeereis (auto) en stallingseis (fiets) berekend. De vigerende normen zijn opgenomen in de nota parkeerbeleidsnota Deventer 2026 en zijn onderverdeeld in categorieën zoals wonen, werken, winkelen, horeca, zorg en onderwijs.

Hoofdfunctie en ondergeschikte functies

Bij de berekening is de hoofdfunctie van een gebouw of project leidend. Ondergeschikte nevenfuncties die logischerwijs onderdeel uitmaken van de bedrijfsvoering (zoals een kantine in een kantoor of een kleinschalige koffiecorner in een winkel) worden niet als zelfstandige functies berekend. Het is niet toegestaan om functies kunstmatig te splitsen met als doel de totale parkeereis te verlagen.

Minimum- en maximumnorm

De in de nota vastgelegde parkeernormen fungeren zowel als de minimale eis (om overlast in de omgeving te voorkomen) als de maximale grens (om onnodig ruimtegebruik en autostimulans te beperken).

Definitie zelfstandige woonruimte

Voor de toepassing van deze regels wordt onder een zelfstandige woonruimte verstaan: een woning met een eigen toegang en eigen wezenlijke voorzieningen (keuken, toilet en badruimte), bewoond door één huishouden. Indien voorzieningen worden gedeeld, is er sprake van onzelfstandige woonruimte (kamerverhuur), waarvoor specifieke normen uit de tabellen van toepassing zijn.

Ontbrekende functies en 'n.v.t.'-vermeldingen

Indien voor een specifieke functie geen aanwezigheidspercentages zijn opgenomen in de tabellen van de vigerende nota parkeerbeleid Deventer 2026, of indien de tabel de vermelding 'n.v.t.' bevat, wordt de parkeereis als volgt bepaald:

- **Analogie-methode:** Er wordt aansluiting gezocht bij een naar aard en doelgroep vergelijkbare functie die wel in de tabellen is opgenomen (bijvoorbeeld de aanwezigheidsprofielen van een bioscoop toepassen op een vergelijkbare cultuur- of uitgaansfunctie).
- **Referentie-methode:** Indien geen vergelijkbare functie beschikbaar is, dient de aanvrager op basis van objectieve ervaringscijfers of mobiliteitsprofielen van een representatief project elders in Nederland aan te tonen wat de verwachte aanwezigheid per dagdeel is.

De initiatiefnemer legt de onderbouwing hiervan ter beoordeling voor aan de gemeente. Het college stelt op basis hiervan de maatgevende aanwezigheidspercentages vast die voor de betreffende ontwikkeling gehanteerd moeten worden.

Maatwerk bij grootschalige logistiek (distributiecentra)

Voor omvangrijke distributiecentra in de zones 'Rest bebouwde kom' of 'Buitengebied' met een hoge graad van automatisering en een relatief lage personeelsbezetting, kan worden afgeweken van de standaardnorm.

De initiatiefnemer dient middels een specifieke parkeerbalans aan te tonen dat de werkelijke behoefte wezenlijk lager ligt. Afwijking is enkel bespreekbaar indien de aangetoonde behoefte ten minste 25% lager is dan de standaardnorm voor bedrijfsfuncties. Het college besluit op basis van deze analyse over de definitieve parkeereis.

Bezoekersparkeren (auto en fiets)

Voor de berekening en inrichting van de parkeer- en stallingseis wordt een strikt onderscheid gemaakt tussen gebruikers (bewoners/personeel) en bezoekers.

- **Woonfuncties:** De parkeereis voor bezoekers bij woningen is als aparte norm opgenomen in de normtabellen zoals die in de nota parkeerbeleid Deventer 2026 zijn opgenomen. Deze eis dient bij de norm voor bewoners te worden opgeteld. De hoogte hiervan is aangegeven in tabel 1. Bezoekersplaatsen (zowel voor auto als fiets) moeten te allen tijde vrij toegankelijk en herkenbaar zijn.
- **Overige functies:** Voor niet-woonfuncties is per functie aangegeven welk deel van de autoparkeernorm bestemd is voor bezoekers. Dit deel dient openbaar toegankelijk te zijn. Voor fietsparkeren bij overige functies is de bezoekersbehoefte reeds geïntegreerd in de totale stallingseis.

Tabel 1: Parkeernormen voor bezoekersdeel van woningen

Toe te voegen per woning	Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Buiten-gebied
Auto - woonfuncties	0,1	0,1	0,15	0,2
Fiets - woonfuncties	0,3	0,3	0,25	0,2

Vrijstellingen en reducties op de parkeereis

Om gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en de vitaliteit van de binnenstad te stimuleren, gelden voor specifieke gevallen verlichte eisen:

A. Kleine ontwikkelingen in gereguleerd gebied

Voor projecten binnen het gereguleerde parkeergebied geldt een getrapte vrijstelling op de toename van de parkeereis. De vrijstelling bij kleine toenames is hieronder aangegeven.

- Toename ≤ 5 parkeerplaatsen: De parkeereis wordt vastgesteld op nul.
- Toename 6 t/m 10 parkeerplaatsen: De parkeereis wordt verminderd met 5 plaatsen.

B. Wonen boven winkels (Zone Centrum)

Bij de transformatie van verdiepingen boven bestaande winkels naar een woonfunctie geldt:

- Geen toename bestaande bruto vloeroppervlak (BVO): Geen parkeereis voor auto en geen stallingeis voor fiets.
- Uitbreiding van het BVO: Er geldt enkel een stallingeis voor de fiets over het extra toegevoegde oppervlak.

Voor de ontwikkelingen bij A. en B. hierboven geldt onverkort dat gebruikers (bewoners/huurders) van de betreffende projecten geen recht verkrijgen op een gemeentelijke parkeervergunning.

C. Ondersteunende horeca en functiewijziging naar daghoreca

Voor ondergeschikte horecavoorzieningen binnen een hoofdfunctie (zoals een koffiecorner in een winkel) geldt geen aanvullende parkeereis. Bij de volledige omschakeling van detailhandel naar daghoreca (zonder alcoholvergunning) wordt geen aanvullende parkeereis opgelegd, mits de parkeerdruk naar het oordeel van het college niet onevenredig toeneemt.

3.3 Stap 3: maatgevende autoparkeervraag aan de hand van dubbelgebruik berekenen

Beleidsregel 3: Bij het bepalen van de autoparkeereis wordt gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in bijlage 2 van deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026. Een initiatiefnemer moet de maatgevende parkeereis middels een parkeerbalans onderbouwen.

Deventer streeft naar optimale benutting van de parkeerruimte voor de auto. Omdat niet alle functies (zoals wonen en werken) op hetzelfde moment van dag en week een maximale parkeereis genereren, wordt de parkeereis per dagdeel berekend. De auto-parkeerbalans geeft de netto parkeervraag weer na verrekening van de gelijktijdige aanwezigheidspercentages. De uitkomst van deze berekening voor het maatgevende dagdeel (het moment met de hoogste totale parkeerdruk) vormt de definitieve parkeereis waaraan de ruimtelijke ontwikkeling moet voldoen.

Deze parkeerbalans komt tot stand op basis van aanwezigheidspercentages, zoals vermeld in bijlage 2 van deze nota. De aanwezigheidspercentages per functie zijn gebaseerd op de kentallen voor autoparkeren in CROW 2024. Voor functies die niet vermeld staan in de tabel van parkeernormen in de vigerende Deventer nota parkeerbeleid dient een zo goed mogelijke inschatting te worden gemaakt van de aanwezigheid op basis van een vergelijkbare functie (horeca bijvoorbeeld op basis van bioscoop), of ervaringscijfers van een vergelijkbaar project elders in het land. Dit ter beoordeling door de gemeente.



Voor het toepassen van dubbelgebruik is het beschikbaar zijn van de parkeerplaatsen voor alle functies noodzakelijk. Als er exclusief parkeerplaatsen worden toegewezen in het plan (bijvoorbeeld als woningen een eigen fysieke parkeerplaats krijgen), is er geen mogelijkheid voor dubbelgebruik. Dan moet in de parkeerbilans 100% aanwezigheid op alle dagdelen worden opgenomen.

Gezien het feit dat gebruik van fietsen op maatgevende momenten anders is dan autogebruik en hiervoor geen kengetallen voorhanden zijn, wordt geen aanwezigheidsberekening voor stallingsplaatsen voor de fiets gehanteerd. Uitgangspunt is dat stallingsruimte redelijkerwijs door alle gebruikers van het plan gebruikt kunnen worden (qua openbaarheid en ligging).

3.4 Stap 4: Aftrek van bestaand of vorig gebruik (saldering)

Beleidsregel 4: Indien bij een ontwikkeling bestaande openbare parkeerruimte verloren gaat, dient het aantal verloren plaatsen aan een nieuwe ontwikkeling te worden toegevoegd. Bij een ontwikkeling (nieuwbouw of functieverandering) mag worden gesaldeerd: de autoparkeereis en de stallingseis van de laatst vergunde/ legale situatie(s) mag worden afgetrokken van de vraag van de nieuw te vergunnen functie. Als er sprake is van leegstand langer dan vijf jaar moet bij de nieuwe invulling volledig in de parkeereis worden voorzien. Bij herontwikkeling, functiewijziging of woningsplitsing wordt de parkeereis bepaald op basis van de netto toename van de parkeereis.

Hierbij gelden de volgende regels:

Salderingsregeling en historisch tekort

De parkeereis van de in de afgelopen vijf jaar laatst legaal aanwezige functie (de 'vorige situatie') in mindering worden gebracht op de parkeereis van de nieuwe situatie. De termijn van vijf jaar betreft de periode tussen het moment van het afgeven van een omgevingsvergunning voor de nieuwe functie en datum van de beëindiging van het vergunde gebruik. Deze aftrek vindt plaats op basis van de parkeernormen die gelden op het moment van de nieuwe aanvraag, niet op basis van eventuele verouderde normen uit het verleden. Indien de bestaande functie volgens de huidige normen al een tekort heeft, wordt dit beschouwd als een 'historisch tekort'. De initiatiefnemer hoeft dit bestaande tekort niet op te lossen, mits de parkeereis op het maatgevende moment niet toeneemt.

Wanneer door de ontwikkeling bestaande parkeerplaatsen fysiek komen te vervallen, moet dit aantal volledig worden gecompenseerd en opgeteld bij de nieuwe parkeereis.

Uitsluiting bij gebiedsontwikkeling

Bij grootschalige gebiedsontwikkelingen (indicatieve ondergrens: een plangebied van 1 hectare of groter), waarbij de functies en de openbare ruimte integraal opnieuw worden ingericht, vervalt het recht op saldering. De parkeereis wordt in dergelijke gevallen uitsluitend berekend op basis van de nieuwe functies. Het college beoordeelt of een project als gebiedsontwikkeling wordt aangemerkt.

Beperking bij transformatie detailhandel naar wonen

Bij de transformatie van detailhandel naar woningen is saldering van het bezoekersaandeel niet toegestaan.

Reden: De piekvraag van winkelbezoek (overdag) valt niet samen met de piekvraag van woonbezoek (avond/nacht).

Verrekening zou leiden tot een onaanvaardbare extra parkeerdruk in de avonduren. Alleen de parkeercapaciteit die in de oude situatie aantoonbaar op eigen terrein aanwezig was, mag worden meegenomen in de nieuwe berekening.

Vrijstelling bij tijdelijk gebruik

Voor tijdelijke functiewijzigingen of projecten met een maximale duur van twee jaar, geldt een vrijstelling van de parkeer- en stallingseis indien de netto toename ten opzichte van het vorige gebruik minder dan 10 parkeerplaatsen bedraagt.

3.5 Stap 5: Bepalen van de parkeereis en stallingseis

De uiteindelijke parkeereis is het rekenkundig resultaat van de stappen 1 tot en met 4. Hierbij gelden de volgende afrondings- en bepalingenregels.

Berekening en afronding

De parkeereis voor de totale ontwikkeling wordt per dagdeel berekend conform de aanwezigheidspercentages in bijlage 2. De hoogste waarde uit deze berekeningen vormt de maatgevende parkeereis. Het eindresultaat van de parkeerbalans wordt per modaliteit (auto en fiets) naar boven afgerond op hele getallen. Indien door de ontwikkeling bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte of op eigen terrein komen te vervallen, wordt dit aantal (naar boven afgerond) bij de parkeereis opgeteld.

Bijzondere bepalingen bij woningsplitsing en kamerverhuur

Bij het splitsen van een zelfstandige woning in meerdere wooneenheden of bij de omzetting naar onzelfstandige woonruimte (kamerverhuur), mag de parkeerdruk in de omgeving niet onevenredig toenemen. Hierbij wordt juridisch onderscheid gemaakt naar zone:

- Binnen gereguleerd gebied: Om de parkeerdruk in deze kwetsbare zones te beheersen, wordt voor woningsplitsing geen parkeereis opgelegd. Als dwingende tegenprestatie geldt echter dat voor de nieuw ontstane adressen/huisnummers geen parkeervergunningen of parkeerabonnementen worden verstrekt. De bewoners zijn zelf verantwoordelijk voor het vinden van een parkeeroplossing buiten de gereguleerde openbare ruimte.
- Buiten gereguleerd gebied: Bij splitsing in ongereguleerde zones moet de toename van de parkeereis volledig op eigen terrein worden opgelost. Hier geldt dus de reguliere parkeereis zoals berekend in de parkeerbalans.

Status van mobiliteitsalternatieven (deelmobiliteit)

De gemeente Deventer stimuleert de inzet van duurzame mobiliteitsoplossingen, zoals deelauto's, deelfietsen en elektrische laadinfrastructuur. Echter, de inzet van deze alternatieven leidt niet tot een reductie van de berekende autoparkeereis. In de praktijk blijkt dat – ongeacht de goede intenties – voorgenomen mobiliteitsalternatieven bij de feitelijke realisatie of exploitatie van een project regelmatig komen te vervallen.

Om te voorkomen dat hierdoor alsnog een onaanvaardbare parkeerdruk op de openbare ruimte ontstaat, wordt de parkeereis voor auto's onverkort gehandhaafd, ongeacht het aanbod van deelmobiliteit. Indien een initiatiefnemer van mening is dat de inzet van deelmobiliteit in een specifiek project een structurele verlaging van de parkeereis rechtvaardigt, kan dit uitsluitend via een maatwerkprocedure (hardheidsclausule) worden beoordeeld. Hierbij gelden de volgende vereisten:

- Grondige motivatie: De aanvrager dient middels een onafhankelijk verkeerskundig advies (gebaseerd op actuele CROW-richtlijnen) aan te tonen dat de reductie realistisch en onderbouwd is.
- Aanvullende oplossing, geen vervanging: Het inzetten van deelmobiliteit dient ten opzichte van de autoparkeereis aanvullend van aard te zijn. In geen geval wordt een voorstel geaccepteerd waarbij op basis van vervangingskencijfers een aanzienlijk deel of de volledige autobehoeft door deelmobiliteit wordt vervangen.
- Lange termijn borging: Er dient een juridisch sluitende garantie (bijv. via een kettingbeding of exploitatieovereenkomst) te worden overlegd die aanwezigheid en exploitatie van alternatieven voor een periode van ten minste 10 jaar borgt.

Het college beoordeelt de motivatie en de borging, en besluit met een buitenplanse omgevingsplanactiviteit of een afwijking van de reguliere parkeereis wordt toegestaan.

Laden en lossen

De benodigde ruimte voor laden en lossen dient volledig binnen de grenzen van het projectgebied — aan, in of onder het gebouw — te worden gerealiseerd. Het ontwerp van deze voorzieningen moet voldoen aan de vigerende voorschriften van het ASVV en de aanbevelingen van Transport en Logistiek Nederland (TLN). Hierbij wordt getoetst op de manoeuvreerruimte voor de maatgevende voertuigcategorie (bijv. bakwagen of trekker-oplegger).

4. De invulling van de parkeereis

Nadat de maatgevende parkeer- en stallingseis is vastgesteld, dient de initiatiefnemer deze in te vullen conform de hieronder beschreven hiërarchie. In de basis geldt dat de parkeereis op eigen terrein moet worden opgelost. Indien dit aantoonbaar niet (volledig) mogelijk is, kan onder strikte voorwaarden gebruik worden gemaakt van de overige mogelijkheden.

De invulling van de parkeer- en stallingseis kent de volgende vijf mogelijkheden:

Mogelijkheid 1: Realisatie op eigen terrein (Paragraaf 4.1)

Mogelijkheid 2: Financiële bijdrage aan collectieve mobiliteitsvoorzieningen (Paragraaf 4.2)

Mogelijkheid 3: Gebruik van alternatieve parkeerlocaties (Parkeren op afstand, paragraaf 4.3)

Mogelijkheid 4: Afwijken van de parkeereis (Paragraaf 4.4)

4.1 Mogelijkheid 1: Realisatie op eigen terrein

Beleidsregel 5: Het realiseren van parkeerplaatsen bij ontwikkelingen moet op eigen terrein plaatsvinden, tenzij de aanvrager onderbouwd voldoet aan tenminste één van de in deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 beschreven afwijkingscriteria en/of vrijstellingen of valt onder beleidsregel 8.

De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het ontwerp, de realisatie en de blijvende beschikbaarheid van de berekende parkeer- en stallingseis binnen de grenzen van het projectgebied. Hierbij gelden de volgende voorwaarden.

Kwaliteits- en inrichtingseisen

Om te waarborgen dat parkeervoorzieningen veilig en bruikbaar zijn, gelden de volgende technische kaders:

- NEN 2443: De meest actuele versie van de norm "Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages" (Bij verschijnen de versie uit 2013) is onverkort van toepassing. Hierbij gelden de meest actuele inzichten van SPARK (Bij verschijnen augustus 2024) als deel van het kader. In afwijking van de standaard reikwijdte van de NEN 2443, verklaart de gemeente Deventer deze norm ook bindend voor parkeerlocaties met minder dan 20 parkeerplaatsen.
- ASVV: Het ontwerp van de parkeerfaciliteiten dient te voldoen aan de meest actuele 'Ontwerpwijzer parkeren' van het ASVV (CROW). Bij strijdigheid tussen beide kaders prevaleert de NEN 2443.
- **Mindervaliden: Indien een aanvraag leidt tot een parkeereis van meer dan 25 parkeerplaatsen, dient hiervan tenminste één plaats de dimensies van een minder validen plaats conform CROW te hebben. Indien de aanvraag tot een parkeereis van meer dan 75 parkeerplaatsen leidt, dienen 2 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen de dimensies van een minder validen plaats conform CROW te hebben.**
- Mindervaliden: Bij sociaal-maatschappelijke voorzieningen en grootschalige ontwikkelingen moet een naar oordeel van het college toereikend aandeel parkeerplaatsen voor mindervaliden conform CROW richtlijnen worden gerealiseerd.

Toegankelijkheid en dubbelgebruik

Het deel van de parkeereis dat bestemd is voor bezoekers moet te allen tijde openbaar toegankelijk zijn. Bij besloten terreinen (zoals appartementencomplexen) is een toegangssysteem op afstand (bijv. intercom of app) toegestaan, mits bezoekers hiermee ongehinderd toegang hebben tot de voor hen bestemde plaatsen. Indien de parkeereis is verlaagd op basis van dubbelgebruik (Stap 4), moeten alle betreffende parkeerplaatsen toegankelijk zijn voor alle gebruikersgroepen van de in de parkeerbalans opgenomen functies. Exclusief gereserveerde plaatsen voor individuele gebruikers zijn in dat geval niet toegestaan.

Blijvend karakter en uitsluiting parkeerrechten

De gerealiseerde parkeercapaciteit op eigen terrein moet blijvend beschikbaar blijven voor de bij het project behorende functies en adressen. Een wijziging in de inrichting die leidt tot minder parkeerplaatsen is niet toegestaan zonder nieuwe vergunning.



Beleidsregel 6: Huurders, kopers en werknemers van nieuwe ontwikkelingen komen bij realisatie op eigen terrein niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor parkeren op straat, ongeacht de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op eigen terrein.

Bewoners en gebruikers van de nieuwe ontwikkeling komen op basis van het 'eigen-terrein-principe' niet in aanmerking voor gemeentelijke parkeervergunningen in de openbare ruimte. Bij grootschalige gebiedsontwikkelingen worden soms openbare parkeerplaatsen op maaiveld of openbare parkeergarages ten behoeve van toekomstige bewoners gebouwd. In die gevallen kan een deel van de toekomstige bewoners (e.g. het deel waarvoor geen parkeerruimte op eigen terrein is voorzien en voor wie openbare voorzieningen worden ontwikkeld als deel van de gebiedsontwikkeling) wel in aanmerking komen voor een parkeervergunning c.q. parkeerabonnement. De parkeerbalans en plantekeningen van de afgegeven omgevingsvergunning zijn hierbij bepalend.

Parkeerplaatsen op opritten en garages

Parkeerplaatsen in opritten en garages mogen bij de invulling van de parkeereis in beperkte mate worden meegeteld. Dit omdat de oprit en of garage, afhankelijk van gebruik en ontwikkeling niet volledig gebruikt kan worden. In bijlage 3 is aangegeven in welke mate deze mogen worden meegeteld. De maatvoering van parkeervakken, opritten en dergelijke dient te voldoen aan de voorwaarden van NEN 2443:2013 of recentere versies van deze richtlijn.

Kwaliteitseisen fietsvoorzieningen

Beleidsregel 7: een gemeenschappelijke fietsenberging in combinatie met een inpandige berging wordt als gelijkwaardig aan een individuele fietsenberging conform het Besluit Bouwwerken Leefomgeving beschouwd, als wordt voldaan aan de Deventer beleidsregel gelijkwaardige maatregel gemeenschappelijke fietsbergingen bij woongebouwen.

De stallingseis voor fietsen dient niet alleen kwantitatief (aantal plaatsen), maar ook kwalitatief te worden ingevuld. Het doel is het realiseren van veilige, toegankelijke en bruikbare stallingen die aansluiten bij het moderne fietsgebruik.

Gebruikswaarde en toegankelijkheid

Fietsparkeerplaatsen voor bezoekers moeten op openbaar toegankelijk eigen terrein worden gerealiseerd. Voor bewoners en personeel is realisatie op niet-openbaar terrein toegestaan. De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld met een snelle en eenvoudige routing naar de hoofdbestemming (bij voorkeur binnendoor). De sociale veiligheid moet gewaarborgd zijn door goede verlichting en, waar mogelijk, daglichttoetreding. Voorzieningen moeten herkenbaar en zichtbaar aan de aanvoerroute liggen. Om foutparkeren in de openbare ruimte te voorkomen, heeft een gelijkvloerse (centrale) stalling de voorkeur boven een stalling in een kelder of op een verdieping. Er dient bij het ontwerp rekening te worden gehouden met afwijkende fietsmaten (zoals bakfietsen, fatbikes en scootmobielen) conform de CROW-richtlijnen 2025 en de landelijke 'Leidraad Fietsparkeren'.

Gelijkwaardige maatregel (Gezamenlijke stallingen)

Hoewel het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (BBL) in artikel 4.171 een individuele afsluitbare bergruimte voorschrijft, staat de gemeente Deventer het gebruik van een gezamenlijke stallingsruimte toe als 'gelijkwaardige maatregel'. Door te kiezen voor een kwalitatief hoogwaardige gezamenlijke stalling op de begane grond in plaats van slecht toegankelijke individuele bergingen, wordt het dagelijks fietsgebruik gestimuleerd.

4.2 Mogelijkheid 2: Financiële bijdrage (Afkoopregeling)

Beleidsregel 8: In de sector Binnenstad van de zone Centrum moet de parkeereis worden ingevuld door een financiële bijdrage voor het realiseren van collectieve mobiliteitsvoorzieningen. In de zones schil, rest bebouwde kom en buitengebied is er geen mogelijkheid om delen van de parkeereis te vervangen door een financiële bijdrage.

Hoewel realisatie op eigen terrein de algemene norm is, kan de parkeereis in specifieke gevallen worden ingevuld middels een financiële bijdrage aan de gemeente. Deze middelen worden door de gemeente aangewend voor de realisatie van collectieve bereikbaarheids- en mobiliteitsvoorzieningen.

Voorkeursbeleid deel binnenstad zone centrum

In de sector binnenstad (onderdeel van zone centrum, zie figuur 3) heeft de financiële bijdrage de voorkeur boven realisatie op eigen terrein. In dit historische gebied is fysieke realisatie vaak ruimtelijk onmogelijk of bedrijfseconomisch niet rendabel. Na voldoening van de financiële bijdrage komen de betreffende adressen in aanmerking voor parkeervergunningen of abonnementen tegen het vigerende (gereduceerde) tarief. Indien geen bijdrage wordt voldaan en er geen parkeren op eigen terrein wordt gerealiseerd, vervalt elk recht op een parkeervergunning. Gebruikers zijn dan aangewezen op de reguliere commerciële of openbare parkeertarieven.

Berekening en indexering

De bijdrage wordt berekend over de definitieve parkeereis (netto resultaat na saldering en dubbelgebruik), berekend tot één decimaal achter de komma. De hoogte van de bijdrage per parkeerplaats is vastgelegd in bijlage 4. De afkoopbedragen worden jaarlijks geïndexeerd op basis van de CPI-raming, waarbij de gemeentelijke begrotingscyclus leidend is.

Aanbod parkeervoorziening na afkoop

Het parkeeraanbod van maaiveldplaatsen in de sector binnenstad van zone centrum is lager dan de parkeervraag. Er bestaan wachtlijsten voor toegang hiertoe. In de komende jaren neemt het parkeeraanbod verder af. Er worden parkeerhubs langs de randen van de binnenstad gerealiseerd om dit aanbod op orde te houden. Om bij toevoeging deze problematiek voor bestaande parkeerders niet extra te belasten, is parkeerruimte tot 800 meter loopafstand van het woonadres voor de gemeente acceptabel. Parkeerhubs worden zo optimaal benut door de doelgroep waarvoor deze primair worden gerealiseerd.

Beperkingen en specifieke doelgroepen

In niet-gereguleerde delen in de zone schil en verder van het centrum gelegen gebieden is geen vermindering van de parkeereis door het leveren van een financiële bijdrage mogelijk. Dit vanwege het feit dat in gratis parkeergebieden bijna geen handhavingsmogelijkheden zijn om te voorkomen dat mensen gratis op straat gaan parkeren, waardoor de parkeerdruk in die gebieden op straat zal toenemen. Er dient daarom parkeren op eigen terrein te worden gerealiseerd of aangetoond te worden dat er voldoende parkeerruimte op straat is.

Voor sociale woningbouw in de zones centrum en schil gelden *geen* afwijkende toetsingskaders. De CROW-normen 2024 voorzien reeds in een differentiatie naar woninggrootte en huursegment, waardoor de lagere parkeereis van deze doelgroep verdisconteerd is in de reguliere normstelling. Bij integrale gebiedsontwikkeling kan de parkeereis voor het gehele plangebied collectief worden opgelost. Realisatie binnen het plangebied wordt in dat geval gelijkgesteld aan realisatie op eigen terrein, mits de parkeerplaatsen na oplevering een openbaar karakter krijgen. Het al dan niet kunnen toerekenen van de parkeerafkoop maakt integraal onderdeel uit van de afweging bij publieke onrendabele toppen van de betreffende ontwikkeling.

4.3 Mogelijkheid 3: Gebruik van alternatieve parkeerlocaties (Parkeren op afstand)

Indien de initiatiefnemer aantoonbaar heeft onderbouwd dat realisatie op eigen terrein (Mogelijkheid 1) of financiële afkoop (Mogelijkheid 2) niet haalbaar of wenselijk is vanwege ruimtelijke, bouwtechnische of verkeerskundige belemmeringen, kan de parkeereis worden ingevuld op een alternatieve locatie. Hiervoor gelden onderstaande richtlijnen.

Beschikbaarheid en juridische borging

De alternatieve parkeergelegenheid (zoals een buurtstalling, private garage of parkeerterrein in de nabijheid) moet feitelijk beschikbaar zijn voor de doelgroep van de ontwikkeling. De initiatiefnemer dient bij de aanvraag aan te tonen dat de betreffende locatie over voldoende restcapaciteit beschikt die niet reeds voor andere functies is gereserveerd. Daarnaast dient de beschikbaarheid voor de lange termijn gewaarborgd te zijn middels een koopovereenkomst of een huurovereenkomst met een minimale looptijd van 10 jaar.

Acceptabele loopafstanden bij parkeren op afstand

De alternatieve parkeerlocatie moet op een redelijke loopafstand van de ontwikkeling liggen. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten. De maximaal acceptabele loopafstand varieert per zone en per functie. In de Zone Centrum worden over het algemeen langere loopafstanden geaccepteerd dan in de Schil of de Rest bebouwde kom. De specifieke maximaal acceptabele loopafstanden per functie en zone zijn vastgelegd in bijlage 5. De afstand wordt gemeten via de kortste looproute over de openbare weg, gemeten van de hoofdtoegang van het bouwwerk tot aan de toegang van de parkeervoorziening.

~~Normstelling: Mogelijkheid 4: Parkeren in de openbare ruimte~~

Gebruik openbare ruimte

In de niet gereguleerde zones mag voor de invulling van de parkeereis gebruik worden gemaakt van de openbare ruimte (parkeerterrein, op straat). Dit kan echter alleen als er nog voldoende ruimte op een parkeerterrein of op de openbare weg aanwezig is. Er is voldoende ruimte als, na invulling van de parkeereis op elk dagdeel nog 15% van de parkeerplaatsen beschikbaar is voor het opvangen van “zoekverkeer” (verkeer dat zoekt naar een parkeerplaats).

De initiatiefnemer dient dit aan te tonen met een parkeeronderzoek. Dit dient te worden uitgevoerd door een erkend mobiliteitsbureau. De opzet van het onderzoek dient vooraf met de gemeente te worden afgestemd. De beschikbaarheidseis geldt voor het gebied dat valt binnen de acceptabele loopafstanden zoals genoemd in bijlage 5. Het gebruik maken van bestaande parkeerplaatsen in de omgeving is niet van toepassing voor parkeerplaatsen in de binnenstad en in de gereguleerde gebieden in de schil. Dit zodat er op termijn meer ruimte voor kwaliteitsverbetering en groen resteert in de openbare ruimte.

4.4 Mogelijkheid 4: Afwijken van de parkeereis (Hardheidsclausule)

In bijzondere en uitzonderlijke situaties die niet expliciet in deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 zijn voorzien, behoudt het college zich het recht voor om gemotiveerd af te wijken van de berekende parkeereis of de financiële bijdrage (zoals beschreven in paragraaf 4.2).

Toepassingskader

- Afwijking is slechts aan de orde indien strikte handhaving van de parkeernormen de realisatie van een zwaarwegend maatschappelijk of ruimtelijk belang onmogelijk maakt en er geen redelijke alternatieven (Mogelijkheden 1 t/m 4) voorhanden zijn.
- De initiatiefnemer dient aan te tonen dat nadelige gevolgen van niet voldoen aan de parkeereis voor de omgeving beperkt blijven, of dat andere belangen (zoals volkshuisvesting of monumentenzorg) in dit specifieke geval prevaleren.

Consequenties voor parkeerrechten

Indien het college besluit af te wijken van de parkeereis zonder dat de parkeereis op een andere wijze wordt opgevangen, heeft dit directe gevolgen voor de toekomstige gebruikers van de ontwikkeling:

- Uitsluiting vergunningen: Bewoners en gebruikers van de betreffende adressen komen niet in aanmerking voor een gemeentelijke bewoners- of parkeervergunning op straat.
- Uitsluiting abonnementen: Er bestaat geen recht op een parkeerabonnement tegen gereduceerd tarief in de openbare of gemeentelijke parkeergarages.
- Bezoekersregeling: In extreme gevallen kan het college besluiten dat ook het recht op een bezoekersvergunning (voor parkeren op straat) voor deze adressen komt te vervallen.

Integraal maatwerk bij de vergunningverlening

Naast de expliciete afwijkmogelijkheden in de voorgaande paragrafen, kan het college besluiten om bij de integrale beoordeling van een omgevingsvergunning een beperkt tekort op de parkeereis acceptabel te achten. Dit maatwerk is bedoeld voor situaties waarin het strikt vasthouden aan de parkeereis de realisatie van andere dwingende gemeentelijke belangen blokkeert.

Procedurele inkadering

Maatwerk op basis van deze bepaling wordt niet op verzoek van de initiatiefnemer gestart, maar vloeit voort uit de integrale ambtelijke toetsing van de vergunningaanvraag. Het vormt een sluitstuk van de belangenafweging tussen parkeren en overige ruimtelijke kwaliteiten.

Randvoorwaarden voor toepassing

Om de rechtsgelijkheid te waarborgen en ongewenste parkeerdruk te voorkomen, kan dit maatwerk enkel worden toegepast indien aan de volgende cumulatieve voorwaarden wordt voldaan:

- Beperkte omvang: Het resterende parkeerknooppunt na uitputting van de overige mogelijkheden (1 t/m 4 3) valt binnen de bandbreedte van 'kleine ontwikkelingen' (zoals gedefinieerd in Stap 2, paragraaf 3.2).
- Beleidsmatig tegenwicht: Uit de overige deeladviezen (bijv. stedenbouw, volkshuisvesting of erfgoed) blijkt dat er een zwaarwegend publiek belang is dat door de realisatie van het plan wordt gediend en dat prevaleert boven het parkeerbelang.
- Mobiliteitstoets: In het verkeerskundig advies bij de vergunningverlening wordt expliciet onderbouwd waarom de geconstateerde afwijking in dit specifieke geval niet leidt tot een ontwrichting van de bestaande parkeersituatie in de omgeving.

Rechtsgevolg

Indien op basis van dit integraal maatwerk wordt afgeweken van de parkeereis, gelden voor de betreffende adressen dezelfde beperkingen ten aanzien van parkeerrechten (vergunningen en abonnementen) als omschreven in paragraaf 4.4.2. onder 'consequenties voor parkeerrechten' hierboven.

5. Slotbepalingen

Inwerkingtreding en intrekking

Deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 treden in werking op de eerste dag na de datum van bekendmaking. Op de datum van inwerkingtreding besluiten raad en/of college over intrekken van de volgende regelingen:

- De Beleidsregels bestemmingsplannen parkeren Deventer (versie 2015);
- De nota Parkeerbeleid 2013;
- De nota Parkeernormen – Auto en fiets (versie 2013).

De inwerkingtreding van deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 zijn onlosmakelijk verbonden met de gelijktijdige vaststelling van de nota Parkeerbeleid Deventer 2026 en de intrekking van de nota Parkeerbeleid Deventer 2013.

Overgangsrecht

Op aanvragen om een omgevingsvergunning die zijn ingediend vóór de datum van inwerkingtreding van deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026, blijft het recht van toepassing zoals dat gold op het moment van indiening.

Citeertitel

Deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 worden aangehaald als: Beleidsregels parkeernormen Deventer 2026.

Bijlage 1 Gebruikershandleiding en stroomschema

Ter ondersteuning van de aanvrager zijn in deze bijlage twee hulpmiddelen opgenomen die de kern van de beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 visueel en tekstueel samenvatten. De hoofdtteksten van de nota blijft leidend.

A. Samenvatting van de beleidsregels parkeernormen Deventer 2026.

Beleidsregel 1: Bij het bepalen van de auto-parkeereis en stallingseis fiets wordt gebruik gemaakt van de zone-indeling zoals deze in deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 zijn opgenomen. De zone-indeling is ook opgenomen op www.deventer.nl/parkeeropgave.

Beleidsregel 2: De autoparkeereis en fietsenstallingseis wordt berekend met de autoparkeernormen en stallingsnormen voor de fiets per functie en de omvang van de functie, zoals aangegeven in de vigerende Deventer nota parkeerbeleid.

Beleidsregel 3: Bij het bepalen van de autoparkeereis wordt gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in bijlage 2 van deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026. Een initiatiefnemer moet de maatgevende parkeereis middels een parkeerbalans onderbouwen.

Beleidsregel 4: Indien bij een ontwikkeling bestaande openbare parkeerruimte verloren gaat, dient het aantal verloren plaatsen aan een nieuwe ontwikkeling te worden toegevoegd. Bij een ontwikkeling (nieuwbouw of functieverandering) mag worden gesaldeerd: de autoparkeereis en de stallingseis van de laatst vergunde/ legale situatie(s) mag worden afgetrokken van de vraag van de nieuw te vergunnen functie. Als er sprake is van leegstand langer dan vijf jaar moet bij de nieuwe invulling volledig in de parkeereis worden voorzien. Bij herontwikkeling, functiewijziging of woningsplitsing wordt de parkeereis bepaald op basis van de netto toename van de parkeereis.

Beleidsregel 5: Het realiseren van parkeerplaatsen bij ontwikkelingen moet op eigen terrein plaatsvinden, tenzij de aanvrager onderbouwd voldoet aan tenminste één van de in deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 beschreven afwijkingscriteria/ vrijstellingen of valt onder beleidsregel 8.

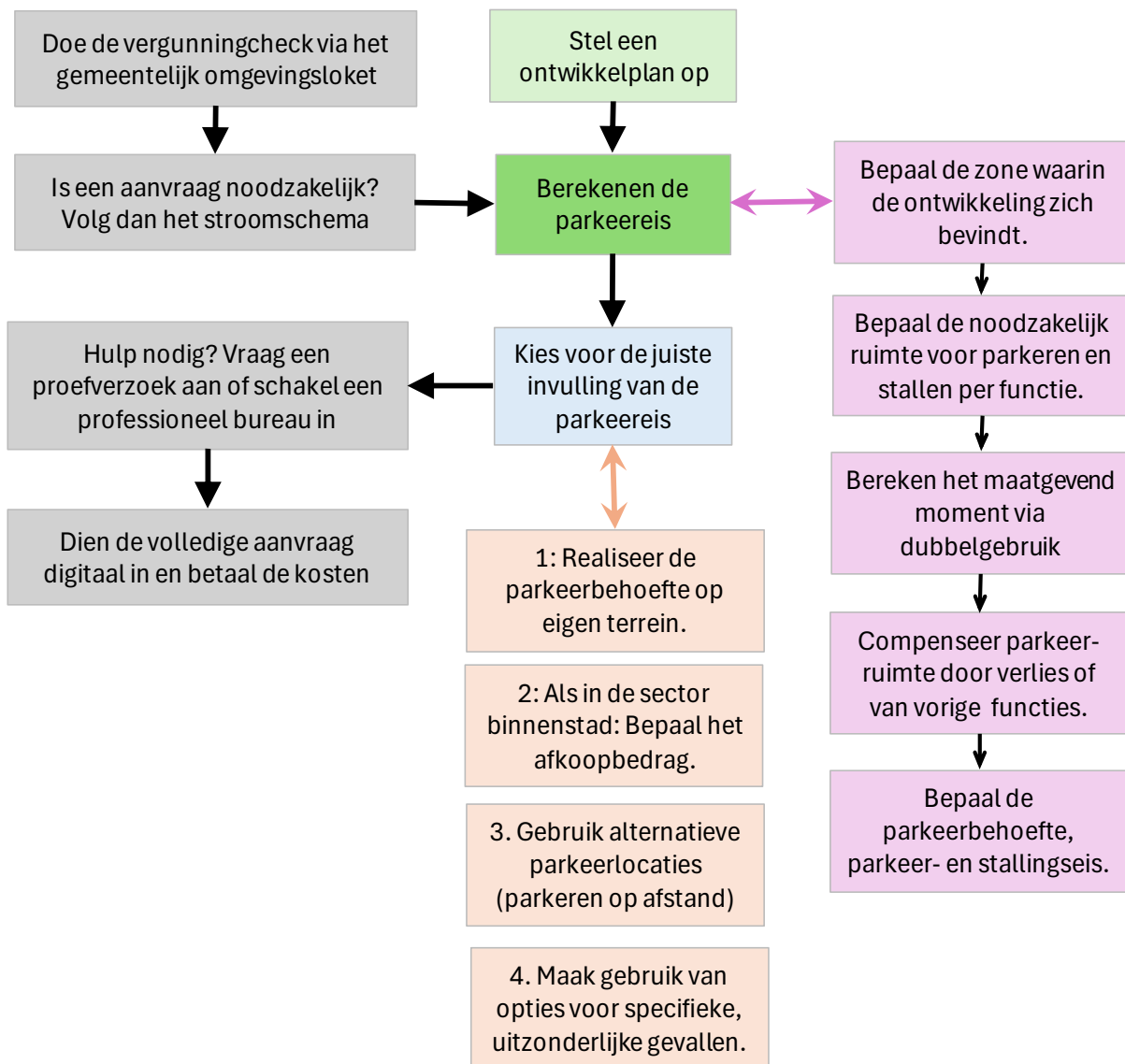
Beleidsregel 6: Huurders, kopers en werknemers van nieuwe ontwikkelingen komen bij realisatie op eigen terrein niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor parkeren op straat, ongeacht de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op eigen terrein.

Beleidsregel 7: een gemeenschappelijke fietsenberging in combinatie met een inpandige berging wordt als gelijkwaardig aan een individuele fietsenberging conform het Besluit Bouwwerken Leefomgeving beschouwd, als wordt voldaan aan de Deventer beleidsregel gelijkwaardige maatregel gemeenschappelijke fietsbergingen bij woongebouwen.

Beleidsregel 8: In de sector Binnenstad van de zone Centrum moet de parkeereis worden ingevuld door een financiële bijdrage voor het realiseren van collectieve mobiliteitsvoorzieningen. In de zones schil, rest bebouwde kom en buitengebied is er geen mogelijkheid om delen van de parkeereis te vervangen door een financiële bijdrage.



B. Stroomschema parkeereis (Procesoverzicht).



Bijlage 2 Aanwezigheidspercentages per functie en maatgevend moment van de week

Aanwezigheidspercentages	Werkdag				Traditionele koopavond	Vrijdag		Zaterdag		Zondag
	Ochtend	Middag	Avond	Nacht		middag	avond	Middag	Avond	
Woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
Kantoren en bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0%/100%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0%	60%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0%	0%
Supermarkt	50%	60%	70%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
Sport binnen	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%	100%	75%
Sport buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop, theater etc.	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
Arts, therapeut, consult. bureau	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
Verpleeg- en verzorgingshuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis gasten	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
Ziekenhuis medewerkers	100%	100%	40%	10%	40%	100%	40%	20%	20%	20%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%
Restaurant (Richtgetallen)	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%

Bijlage 3 Telling parkeervoorzieningen in de parkeerberekening

Type voorziening	Theoretisch aantal parkeerplaatsen	Aantal parkeerplaatsen bij invulling parkeereis
Enkele oprit zonder garage of carport	1	1
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,5
Dubbele oprit zonder garage*	2	2
Garage zonder oprit	1	0
Garagebox (niet bij de woning)	1	0
Garage met enkele oprit	2	1
Garage met lange oprit	3	1,7
Garage met dubbele oprit*	3	2

* Parkeerplaatsen zijn separaat van elkaar te gebruiken

In de tabel is de tekst 'Lange oprit zonder garage of oprit' aangepast naar 'Lange oprit zonder garage of carport'.



De financiële bijdrage is een vergoeding voor het feit dat de gemeente de zorg voor de parkeereis overneemt. Deze middelen worden gestort in een bestemmingsreserve (parkeerfonds) voor de realisatie van collectieve mobiliteits- en bereikbaarheidsvoorzieningen. Hoewel de focus per zone verschilt, zijn voor alle modaliteiten en gebieden afkoopbedragen vastgesteld voor zowel auto als fiets. Dit stelt het college in staat om in uitzonderlijke gevallen (via de hardheidsclausule) maatwerk te bieden.

Methodiek van de kostprijsberekening

De hoogte van de bijdrage is direct gerelateerd aan de reële kosten voor het realiseren van vervangende parkeercapaciteit. Hierbij wordt rekening gehouden met een gewogen gemiddelde van de stichtingskosten voor parkeren op maaiveld, bovengronds gebouwd en ondergronds gebouwd. Omdat er geen sprake is van 'gelabelde' of exclusief gereserveerde privéparkeerplaatsen, ligt de bijdrage lager dan de integrale investeringskosten voor een individuele exclusieve parkeerplaats.

Indexering

De bedragen worden jaarlijks gecorrigeerd op basis van de consumentenprijsindex (CPI) van het CBS. De actuele tarievenlijst wordt jaarlijks als onderdeel van de gemeentelijke leges- of begrotingsstukken gepubliceerd en is leidend voor de berekening van de bijdrage bij de vergunningverlening. Voor 2026 zijn de bedragen in de tabel rechts weergegeven.

Modalliteit	Zone		
	Centrum	Schil	Overig
Auto	€ 15.750	€ 5.750	€ 3.050
Fiets	€ 2.650	€ 950	€ 500

Methodiek achter de tariefstelling

De hoogte van de financiële bijdrage wordt bepaald door een combinatie van objectieve kostencijfers en beleidsmatige uitgangspunten voor optimaal ruimtegebruik. Voor *autoparkeren* spelen de volgende factoren een rol:

- Gewogen kostprijs per zone - De bijdrage weerspiegelt de gemiddelde kosten voor het realiseren van een parkeerplaats in de betreffende zone.
- Mix van oplossingen - Per zone verschilt de verhouding tussen parkeren op het maaiveld, bovengronds gebouwde voorzieningen en ondergrondse garages. De Parkeermonitor Deventer 2025 biedt hiervoor de actuele feitelijke basis voor de zone Centrum. Voor de overige zones wordt deze verhouding bepaald op basis van verkeerskundige expertise (expert opinion).
- Prijsdifferentiatie - In de berekening wordt rekening gehouden met het feit dat maaiveld parkeren de laagste kostprijs kent, gevolgd door bovengrondse bouw, waarbij ondergrondse parkeeroplossingen de hoogste investering vergen. Hierbij worden actuele CBS- en CPI-indexcijfers gehanteerd.
- Efficiency- en bezettingscorrectie - De gemeente streeft naar een zo hoog mogelijke bezettingsgraad van collectieve voorzieningen. Omdat deze parkeerplaatsen niet exclusief gereserveerd zijn, kunnen ze door verschillende doelgroepen op verschillende tijden worden benut.
- Correctiefactor - In de berekening wordt ervan uitgegaan dat een parkeerplaats gemiddeld 8 van de 24 uur effectief wordt benut door een specifieke gebruiker uit de afkoopregeling. Om deze reden wordt de integrale kostprijs van een parkeerplaats door factor 3 gedeeld.

Voor de financiële bijdrage voor *fietsparkeren* wordt een directe koppeling gemaakt met de autoparkeerplaats. Op basis van de benodigde vierkante meters wordt ervan uitgegaan dat de ruimte voor één autoparkeerplaats gelijkstaat aan de ruimte voor zes fietsparkeerplaatsen. De bijdrage per fietsparkeerplaats is derhalve de vastgestelde autobijdrage gedeeld door 6.

Afronding

Ten behoeve van de transparantie en eenvoud in de uitvoering worden alle berekende eindbedragen afgerond op een veelvoud van € 50,-.

Acceptabele loopafstand (meters) vanaf geparkeerde auto naar	Zone	
	Centrum	Overige
Woning (Zone centrum, sector binnenstad)	800 ¹	
Woning (Overig zone centrum)	600	
Woning (Overige zones, bewoners)		75 - 100 ³
Woning (Overige zones, bezoekers)		100 - 250
Supermarkt	600	100 - 250 ²
Horeca		100 - 250 ³
Huisarts/ fysio/ apotheek	150	100 - 250 ²
School- of sportlocatie	600	100 - 300 ³
Ziekenhuis		100 - 350 ³
Bioscoop/ Theater	600	100 - 600 ³
Stadscentrum/ winkelgebied	600	200 - 600 ³
Werklocatie	800	200 - 800 ³

Opmerking:

De afstand wordt gemeten via de kortste looproute over de openbare weg, gemeten van de hoofdtoegang van het bouwwerk tot aan de toegang van de parkeervoorziening.

Voetnoten:

1) Voor bereiken maaiveldopties en parkeerhubs.

2) Voor deze typen verplaatsingen is uitgebreide informatie beschikbaar over de acceptabele loopafstand, op basis van een enquête onder meer dan 1.800 mensen.

3) Voor deze typen verplaatsingen hebben professionals uit het werkveld aangegeven welke loopafstanden als acceptabel gezien worden, op basis van bronnen en hun eigen ervaringen.

De 'opmerking' hierboven is toegevoegd.

Reactienota zienswijzen Ontwerp Nota parkeerbeleid en Beleidsregels parkeernormen

Gemeente Deventer, 17 augustus 2026

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING EN PROCES	2
	PARKEERBELEIDSPRODUCTEN EN ACTUALISATIE	2
	ZIENSWIJZEN	2
	LEESWIJZER	2
2.	REACTIES OP HOOFDLIJNEN	3
3.	ZIENSWIJZEN EN REACTIES	4
	Zienswijze 1 – Stichting Bewonersbelangen Binnenstad Deventer (SBBD)	4
	Zienswijze 2 – Woonbedrijf Ieder1, Woonstichting De Marken, Rentree en Stichting EigenBouw	6
	Zienswijze 3 – Stichting Deventer Binnenstads Management (SDBM)	7
	Zienswijze 4 – Platform Wonen Deventer (PWD)	9
4.	AMBTELIJKE AANVULLINGEN EN CORRECTIES	10
	NOTA PARKEERBELEID 2026	10
	Ambtelijke aanvullingen	10
	Ambtelijke correcties	10
	BELEIDSREGELS PARKEERNORMEN 2026	10
	Ambtelijke aanvullingen	10
	Ambtelijke correcties	11

Bijlage Ingekomen zienswijzen

1. Inleiding en proces

Parkeerbeleidsproducten en actualisatie

De gemeente Deventer heeft drie beleidsproducten die de parkeersector raken. Dit zijn een parkeerbeleidsplan, een nota parkeernormen en een beleidsregel parkeernormen. Deze zijn in 2013 en 2015 vastgesteld. In juni 2025 heeft het college besloten tot het actualiseren van deze documenten.

Het betreft zowel een inhoudelijke actualisatie als het aanpassen van de documenten op de systematiek van de Omgevingswet. Om die reden wordt het geactualiseerde beleid vormgegeven in twee, nauw verbonden beleidsproducten: Een nota parkeerbeleid en een nota beleidsregels parkeernormen.

Zienswijzen

Het college van Burgemeester en Wethouders heeft op 21 april 2026 besloten de conceptversies van de nota parkeerbeleid en de beleidsregels parkeernormen ter inzage te leggen. Beide documenten hebben van 7 mei 2026 tot en met 18 juni 2026 ter inzage gelegen, conform artikel 16:26 Omgevingswet en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Er zijn in totaal 4 zienswijzen naar voren gebracht. De zienswijzen zijn binnen de termijn ingediend en zijn derhalve ontvankelijk. Het betreft:

- 01 Stichting Bewonersbelangen Binnenstad Deventer, digitaal registratienummer 134057.
- 02 Woonbedrijf Ieder1, Woonstichting De Marken, Rentree en Stichting EigenBouw, per post reg. 134093.
- 03 Stichting Deventer Binnenstad Management, digitaal registratienummer 134206.
- 04 Platform Wonen Deventer, Ondertekende PDF per mail, registratienummer 134810.

Deze reactienota bevat de samenvatting en beantwoording van deze zienswijzen ten aanzien van bovengenoemde documenten. Tevens zijn ambtelijke aanvullingen en correcties aangegeven. De naam en adresgegevens van een particulier mogen vanwege de Wet bescherming persoonsgegevens niet digitaal publiek worden gemaakt, tenzij daar toestemming voor is gegeven.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt weergegeven wat de hoofdlijnen van de reacties waren en tot welke wijzigingen dit heeft geleid. In hoofdstuk 3 zijn de individuele zienswijzen samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien. De zienswijzen zijn als bijlage toegevoegd. Per zienswijze is aangegeven of dit heeft geleid tot aanpassing van de conceptdocumenten.

Vervolgens bevat hoofdstuk 4 een weergave van ambtelijke aanvullingen en correcties. Aanvullingen worden afzonderlijk gemotiveerd, correcties niet aangezien deze meestal typefouten of onbedoelde restanten van eerdere versies betreffen.

2. Reacties op hoofdlijnen

De gemeente ontvangt complimenten voor de uitwerking. Tegelijkertijd worden door indieners verbeter suggesties gedaan. Uit de vier zienswijzen zijn de volgende rode draden te halen:

1. Blijf in structureel overleg met belangenverenigingen, zeker nu er grote ontwikkelingen gaande zijn. De belangenverenigingen zijn de ogen en oren van bewoners en ondernemers. Zij kunnen trends signaleren, maar ook helpen bij het uitleggen van minder populaire maatregelen. In gezamenlijk overleg kan ook de samenhang tussen de vele projecten beter worden geduid.

Het college erkent dat in de afgelopen jaren om diverse redenen de ruimte voor structureel overleg is afgenomen en dat na de bestuurswisseling een frisse start gemaakt kan worden. Met de voorzitters van de belangengroepen wordt nader gekeken welke vorm hierin optimaal is.

2. Monitor fysieke parkeerruimte, maar ook financiële parameters in de parkeersector en betrek die bij beslissingen en het structurele overleg. Onder het motto 'meten is weten' zal het daardoor beter mogelijk worden beslissingen op basis van data te kunnen onderbouwen. Werk naar concrete, meetbare doelstellingen.

Het college werkt in algemene zin aan de integratie van 'data gedreven beleidsvorming'. Voor parkeerbeleid zijn in het afgelopen jaar de eerste stappen gezet naar een model dat voor de komende jaren het parkeerbeslag en de komende behoefte samenbrengt. Zo wordt voorkomen dat parkeerruimte 'dubbel wordt bestemd' en kunnen we voor woningbouwprojecten eerder signaleren waar parkeerkrapte ontstaat en maatregelen noodzakelijk zijn.

Ten aanzien van het stellen van doelstellingen constateert het college dat parkeren een middel is, geen doel op zich. Daarnaast is parkeerruimte soms tegelijkertijd ruimtelijk een last, maar economisch een noodzaak en is het autobezit mede afhankelijk van ontwikkelingen waar op gemeenteniveau slechts beperkte invloed op mogelijk is. Voor nu concentreert het college zich op het verder krijgen van grip op ontwikkelingen waardoor de parkeerdruk ondanks de woningbouwontwikkeling in de komende jaren niet toeneemt.

3. Hou de praktijkervaring met fietsnormen en stallingsoplossingen in de gaten. De fietsnormen zijn relatief nieuw; voorkomen moet worden dat de kencijfers en normen een bottleneck voor projecten gaan vormen, met name in de binnenstad. Hetzelfde geldt voor de Deventer bouwbrief: Blijf flexibel in de toepassing hiervan om te voorkomen dat sommige voorstellen onbedoeld relatief veel inspanning of geld kosten ten opzichte van de te behalen winst.

Het college ziet de fiets als hét alternatief voor privé-autogebruik, zeker in de binnenstad. Juist in dat gebied ontbreekt vaak de ruimte om een fiets te stallen en/of makkelijk te kunnen gebruiken. Uiteraard kijkt het college mee in de toepassing van de nieuwere voorstellen en is het bereid effecten te evalueren, maar tegelijkertijd begint de mobiliteitstransitie in de binnenstad vooral bij het optimaliseren van het alternatief fiets in al haar aspecten.

4. Hou rekening met de balans tussen grotere woningbouwopgaves en randvoorwaarden op het gebied van stallen van fietsen en parkeren van auto's. Zorg dat grote projecten (financieel) haalbaar blijven.

Het college erkent de rol van gebiedsontwikkelingen en schept daar ook concrete ruimte voor in de parkeerproducten door bijvoorbeeld een aparte status aan Keizerslanden en de omgeving van NS station Colmschate toe te kennen. Tegelijkertijd is de betrokkenheid van gebiedsontwikkelaars eindig; als na aanleg blijkt dat de parkeerruimte tekort schiet, staat de gemeente vaak voor de moeilijke taak alsnog ruimte vrij te maken en aanvullend parkeren te financieren. In de gebiedsontwikkeling is voortdurend aandacht voor het bewaken van een goede balans hierbinnen.

3. Zienswijzen en reacties

Zienswijze 1 – Stichting Bewonersbelangen Binnenstad Deventer (SBBD)

(Deel) samenvatting uitspraken in zienswijze	Reactie gemeente
1.1 Beide nota's benoemen een aantal onderwerpen die concrete uitwerking vereisen en waarvoor vanuit parkeerregie nadere keuzes nodig zijn. Dat oefent invloed uit op de situatie voor bewoners van de binnenstad. Om die reden is structureel overleg noodzakelijk. Gevraagd wordt om een structureel parkeeroverleg met gemeentelijk verantwoordelijken met participatieniveau 'adviseren'. Doel is bij nieuwe ontwikkelingen zo vroeg mogelijk te kunnen adviseren. Een frequenties van 2x per jaar en bij grote ontwikkelingen zou aansluiten bij het collegebeeld voor de transitie.	(Tevens SDBM 3.5) Het college hecht veel waarde aan de rol en inhoudelijke bijdrage van belangengroepen zoals SDBM en SBBD. Er bestaan reguliere overleggen op bestuurlijk en ambtelijk niveau. In overleg met partijen zal nader worden gezien hoe - mede in relatie tot de andere mobiliteitsprogramma's - een overlegvorm kan worden gevonden die zo effectief mogelijk is.
1.2 De transitie van de parkeerbalans zal in de loop der tijd aanleiding geven tot frictie. Dat is inherent aan de projecten. Daarbij is de volgorde van 'eerst compensatie voor verlies' voor SBBD cruciaal. Om draagvlak voor dit beleid blijvend te zekeren is structureel overleg noodzakelijk.	In de actualisatie van de parkeerproducten wordt dit principe bevestigd. Specifiek ten aanzien van opmerking 'eerst compensatie voor verlies' wordt gemeld dat in het coalitieakkoord 2026 - 2030 op bladzijde 20-21 is vermeld: '... We verminderen op diverse plekken het aantal parkeerplaatsen op straat zodra de mobiliteitshubs klaar zijn.' De roep om structureel overleg wordt aangesproken in de gemeentelijke reactie onder 1.1.
1.3 Voor de uitvoering van beleid is een goed met cijfers onderbouwde parkeerbalans noodzakelijk. Deze dient gegevens voor bewoners van binnenstad en schil, bezoekers aan het centrum en toeristen te bevatten.	Zie beantwoording SDBM, onderdeel 3.4

- 1.4 Vermeld wordt in de aanbiedingsnota dat verhoging van de leefkwaliteit leidt tot meer kosten voor de parkeersector. Het doel hierachter is gericht op alle bewoners en de lokale economie van Deventer. Het is daarmee logisch dat de kosten gemeente breed worden opgebracht en niet alleen door de kleine groep bewoners van de binnenstad.
- 1,5 Als loopafstand wordt een maximum van 1.000 meter gesteld. SBBD vindt dit absoluut onaanvaardbaar. CROW kengetallen geven 200 meter aan. De langste loopafstand mag niet langer zijn dan 600 meter, de huidige loopafstand van een woning in de binnenstad naar de dichtstbijzijnde parkeergarage.
- 1.6 Nadrukkelijk wordt gevraagd voor samenhangen tussen de omgevingsprogramma's wegcategorisering, parkeren en mobiliteitsplan binnenstad en periferie. Er is overlap van argumentatie.

De financiële aspecten van de uitwerkingen binnen de parkeersector worden jaarlijks besproken op basis van het meerjaren programma parkeren (MPP). Het college maakt in prijsvorming keuzes in de verhouding tussen twee uitersten: Verhalen van kosten bij daadwerkelijke gebruikers en putten uit algemene middelen. De finale afweging hierin wordt door de raad gemaakt. Ten aanzien van bewonersvergunningen wordt in de afweging ook rekening gehouden met een 'benchmark', een vergelijking tussen prijzen in Deventer en andere steden in Nederland.

In de concept beleidsregel en de concept nota parkeerbeleid wordt een maximaal acceptabele loopafstand van 800 meter genoemd, geen 1.000 meter. In bijlage 5 van de beleidsregel worden de maximaal acceptabel loopafstanden vanaf geparkeerde auto's naar zone en functie benoemd. Deze zijn conform de CROW publicatie. Aangegeven is via welk onderzoek de cijfers tot stand zijn gekomen. Uitzondering hierop is de afstand van 800 meter voor bewoners in de sector binnenstad van de zone centrum. In het huidige beleid was dit reeds 600 meter. Het college ziet deze aanpassing als passend gezien de krapte in parkeeraanbod in de historische binnenstad en de beleidsmatige hoofdkeuze van verplaatsen van parkeeropties naar de randen van de binnenstad.

Bij onderdeel 1.1 is reeds aangegeven dat het college veel waarde hecht aan goede en regelmatige afstemming. Ten aanzien van bestuurlijke besluitvorming wordt qua planvormen aangesloten op de systematiek van de omgevingswet en 'van grof naar fijn' gewerkt. Gezien de woningbouwopgave en praktische inzet is het soms onvermijdelijk dat delen van besluitvorming elkaar overlappen.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de nota parkeerbeleid 2026 of de beleidsregels parkeernormen 2026.

Zienswijze 2 – Woonbedrijf Ieder1, Woonstichting De Marken, Rentree en Stichting EigenBouw

(Deel) samenvatting uitspraken in zienswijze	Reactie gemeente
2.1 Men spreekt waardering uit voor de zorgvuldige totstandkoming van het beleid en dat goed is geluisterd naar zorgen, vragen en uitdagingen van betrokken partijen. Er zijn echter ook aandachtspunten. Aandacht wordt gevraagd voor de praktische uitvoerbaarheid en consequenties voor betaalbaarheid van sociale woningbouw. 2.2 Het stellen van fietsnormen wordt gesteund. Men constateert echter dat deze op onderdelen afwijken van de landelijke richtlijnen van CROW. Per saldo leidt dit tot een hogere norm dan landelijk gebruikelijk. Liever ziet men dit landelijk uniform vanwege uitvoerbaarheid en voorkomen van hogere kosten. <i>NB. De fietsnormen zijn terug te vinden in de nota parkeerbeleid, bijlage 1, bladzijden 25 t/m 27.</i> 2.3 Het uitgangspunt parkeren op eigen terrein op te lossen leidt in de praktijk vaak tot dure, gebouwde parkeervoorzieningen ten opzichte van maaiveld parkeren. Daardoor wordt de haalbaarheid van projecten onder druk gezet, terwijl er een woningbouwopgave ligt. Dit wordt door de gemeente erkend, maar nog onvoldoende oplossingen gegeven. Men verzoekt om Meer flexibiliteit in toepassing, expliciete aandacht voor betaalbaarheid van projecten, ruimte voor maatwerk en alternatieve oplossingen (gezamenlijke voorzieningen, benutten bestaande capaciteit, maatwerk) of financiële middelen voor meerkosten.	Voor de fietsnormen geldt hetzelfde principe als bij autonormen: Aangesloten is bij de meest recente CROW kencijfers en per functie is het midden aangehouden tussen de marges die CROW voor de voor Deventer geldende stedelijkheidsgraad geldt. Kencijfers ontstaan door praktijkonderzoek, het CROW stelt deze samen met als doel Nederlandse gemeenten bij het bepalen van normen te helpen. In 2015 was het aantal fietsnormen nog beperkt, relatief vrijblijvend en beperkt tot niet-woonfuncties. Dankzij aanvullend onderzoek heeft CROW hiervoor statistisch houdbare suggesties kunnen doen. Met de integrale insteek dat Deventer de fiets als eerste en beste alternatief ziet (Parkeernota paragraaf 3.2) is het college van mening dat het stellen van de fietsnormen op deze wijze passend is. Bij de ontwikkeling van grotere projecten is meestal rechtstreeks contact tussen aanvragers en begeleiders van de gemeente. In dergelijke gesprekken wordt gezamenlijk gekeken wat eventuele knelpunten zijn en hoe deze kunnen worden opgelost. Anderzijds is een gevolg van de integrale keuze voor het verhogen van de leefkwaliteit een extra inspanning op bijvoorbeeld parkeergebied. Kosten vertalen zich daarbij ook in een kwalitatief hoger aanbod, wat ten goede komt aan de kwaliteit en courantheid van projecten.

2.4 De vrijstelling voor kleine binnenstedelijke ontwikkelingen van de parkeernorm geldt niet voor dorpen. Voor die ongelijkheid wordt aandacht gevraagd, bijvoorbeeld bij woningsplitsing. Gevraagd wordt in gelijke gevallen dit ook voor dorpen van toepassing te verklaren.

Het college zal niet aan dit verzoek voldoen om de volgende reden. In de binnenstad geldt een combinatie van ruimtegebrek voor een fysieke parkeeroplossing in combinatie met een forse afkoop. In een dorpskern is doorgaans wel fysieke ruimte beschikbaar, is geen sprake van regulering en kunnen plaatsen tegen (relatief lage) kosten op maaiveld worden gerealiseerd. In een dorpskern is de kans groot dat een kleine ontwikkeling daadwerkelijk extra parkeerbehoefte op zal roepen. De vraag om fysiek realisatie van de parkeereis bij kleinere projecten is daarmee legitiem.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de nota parkeerbeleid 2026 of de beleidsregels parkeernormen 2026.

Zienswijze 3 – Stichting Deventer Binnenstads Management (SDBM)

(Deel) samenvatting uitspraken in zienswijze	Reactie gemeente
3.1 SDBM kan zich in algemene zin goed vinden in de voorgestelde koers. Er is waardering voor het rekening houden met de bijzondere positie van de historische binnenstad. Men is positief over het feit dat bij transformatie van bestaande panden naar wonen ruimte uitzonderingen gelden ten aanzien van woningbouw. Ook dankzij de vrijstelling voor kleine projecten blijven projecten haalbaar. Dit is passend bij gewenste ontwikkeling van de historische binnenstad. 3.2 Voor fietsparkeren ziet men ook positieve ontwikkelingen. Tegelijkertijd wordt door introductie van de Deventer bouwbrief een nieuw kader geïntroduceerd. Iedere locatie in de binnenstad is echter weer anders. SDBM pleit voor gebruik van de Deventer bouwbrief als hulpmiddel om kwaliteit te bereiken en niet als rigide toetsingskader.	Zie beantwoording SBBD zienswijze 4.1.

3.3 Gevraagd wordt expliciet te maken welke mobiliteitsdoelstellingen worden nagestreefd (in termen van bereikbaarheid, leefbaarheid, fietsgebruik, autobezit en parkeerdruk) en hoe deze worden gemonitord. Daarnaast vraagt men om (blijvend) inzicht in de feitelijke parkeerbalans van de binnenstad. Hierdoor kan voorkomen worden dat discussies onnodig vervallen tot onderbuikgevoel en aannames. Gevraagd wordt om inzicht in vraag, aanbod, ontwikkeling van diverse soorten parkeerplaatsen, bezettingsgraden van voorzieningen en effecten van nieuwe ontwikkelingen en wijzigingen in de openbare ruimte. Dit draagt bij aan goede onderbouwing en objectieve beoordeling van (de effecten van) het parkeerbeleid.

De doelstelling en voor mobiliteit zijn op dit moment kwalitatief geformuleerd: Deventer wil zoveel mogelijk niet-noodzakelijke privé autobewegingen liefst voorkomen, anders veranderen (vooral door gebruik van de fiets) of minimaal verschonen (door emissieloze aandrijving te benutten). Alle aspecten van deze 'trias mobilica' worden per modaliteit gemonitord, zoals bijvoorbeeld is gedaan in de analysefase van het mobiliteitsplan binnenstad en periferie. Eens per twee jaar wordt de bezettingsgraad van alle parkeergelegenheid in en rond de binnenstad gemeten. Autobezit is geen aspect waarop doelstellingen worden geformuleerd, dat is een vrije keuze van de inwoners.

Het concreet en 'smart' maken van alle onderdelen van het omgevingsprogramma mobiliteit is complex, zeker in relatie tot de middelen die beschikbaar zijn voor monitoring. Die zetten we daarom primair in voor het signaleren van trends en het gebruik van de parkeerruimte. Recent is een toekomstgericht parkeermodel in gebruik genomen, zodat we beter kunnen anticiperen op de toekomstige parkeerbehoefte. Een eenduidige uitwerking van het formuleren van 'smart' doelstellingen en monitoring daarvan is een onderdeel van het nog op te stellen omgevingsprogramma mobiliteit.

3.4 Parkeren is deel van een bredere mobiliteitsopgave. Er spelen de komende jaren diverse ontwikkelingen. SDBM wil graag met de gemeente hierover in gesprek blijven. Uitwisseling van kennis, ervaring en inzichten draagt bij aan wederzijds begrip en gezamenlijk kunnen werken aan een vitale, leefbare en bereikbare binnenstad.

Zie beantwoording SBBD, onderdeel 1.1.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de nota parkeerbeleid 2026 of de beleidsregels parkeernormen 2026.

Zienswijze 4 – Platform Wonen Deventer (PWD)

(Deel) samenvatting uitspraken in zienswijze	Reactie gemeente
Ter inleiding op deze zienswijze de volgende uitleg. De Amsterdamse bouwbrief' is een alternatieve manier van invullen van het bouwbesluit ten aanzien van gemeenschappelijke fietsenbergingen bij woongebouwen. Deze is daar in 2015 ingevoerd en sindsdien door diverse gemeente overgenomen. In Deventer is dit altijd expliciet als maatwerk behandeld, met als belangrijkste gevolg dat per project nut, noodzaak en vormgeving per project moeten worden verklaard. In aanloop naar de actualisatie van de parkeerproducten is parallel een 'Deventer bouwbrief' opgesteld, waarnaar wel als gelijkwaardige optie in het conceptbeleid wordt verwezen (beleidsregels blz. vv). 4.1 PWD ziet geen aanleiding voor een Deventer variant van de Amsterdamse bouwbrief. Hierover is op 26 april een mail gestuurd, die op 18 mei door de gemeente is beantwoord. Het antwoord is voor PWD een bevestiging dat de Deventer variant verwarring en onnodige discussie oproept. In de praktijk werkt dit vertragend en kostenverhogend, terwijl geen betere oplossing wordt bereikt. Verzoek is af te zien van de Deventer bouwbrief en de Amsterdamse bouwbrief over te nemen.	(Tevens Zienswijze 3.2 SDBM) De Deventer bouwbrief is door het college vastgesteld op 23 juni 2026. De zienswijze is hierbij betrokken. Voor het college is duidelijk dat met name in de historische binnenstad er grenzen zijn aan de mogelijkheden van invullen van fietsvoorzieningen. Desondanks wordt van aanvragers in eerste instantie verwacht dat zij naar een oplossing conform het beleid zoeken. Zoals in paragraaf 4.4 van de beleidsregel 'Afwijken van de parkeereis' worden duidelijke voorwaarden gesteld aan mogelijkheden van afwijken op het beleid. Dit neemt niet weg dat bij onmogelijkheden het college kan besluiten tot een andere wijze van invullen van de parkeereis.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de nota parkeerbeleid 2026 of de beleidsregels parkeernormen 2026.

4. Ambtelijke aanvullingen en correcties

De beide beleidsdocumenten bevatten een groot aantal feitelijke gegevens. Omwille van de doorlooptijd zijn tegelijk met de zienswijzenperiode bijeenkomsten georganiseerd met respectievelijk relevante afdelingen binnen de gemeente en externe belangengroepen voor wie de documenten van belang zijn vertegenwoordigd. Dit heeft een aantal feitelijke aanvullingen en correcties opgeleverd. Per document worden de wijzigingen in dit hoofdstuk apart benoemd.

Voor beide documenten is in de layout de groene tint in koppen en tabellen vervangen voor een blauwe tint. Daarnaast is inmiddels de 'beleidsregel gelijkwaardige maatregel gemeenschappelijke fietsberging bij woongebouwen' gepubliceerd. In de nota parkeerbeleid is hiervoor op bladzijde 22 een extra zin toegevoegd bij de paragraaf over fietsen met afwijkende maatvoering. In de Beleidsregels parkeernormen op bladzijde 16 de juiste link toegevoegd (<https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR764665>).

Nota parkeerbeleid 2026

Ambtelijke aanvullingen

Duidelijkheid gebruik 'Centrum'

Onderaan bladzijde 4 worden de termen 'binnenstad' en '(zone) Centrum' geduid. Op verzoek van de externe projectgroep wordt aangevuld ten opzichte waarvan dit gebruik verschilt. Aanvullend wordt de volgende zin voorgesteld: *Het gebruik van deze termen is daarmee anders dan de buurt centrum zoals deze in de CBS systematiek wordt gebruikt en anders dan de projecten die onder de het gebiedsprogramma 'Centrum en Schil' vallen.*

Ambtelijke correcties

Foutieve aanduidingen

In paragraaf 1.3 op bladzijde 3 onder 'samenhang met beleidsregels parkeernormen', 2^e alinea: 'parkeernormen' moet 'beleidsregels' zijn. In paragraaf 1.4 is de reden voor raadsbesluitvorming over de nota parkeerbeleid verduidelijkt. In paragraaf 1.5 is de plaats van de uitvoerende kaders (t.b.v. de beheersorganisatie) concreet aangeduid.

Onbedoelde arcering

In paragraaf 3.6 onderaan bladzijde 21: Gele arcering tekst 'bijlage 1' weggehaald.

Beleidsregels parkeernormen 2026

Ambtelijke aanvullingen

Verplichting tot aanleg minder validenplaatsen bij ontwikkelingen

Geconstateerd wordt dat na vergunningverlening van projecten waarbij een 'parkeren op eigen terrein of geen recht op parkeervergunning' (Kortweg POET/GROP) aanwijzing wordt gegeven nieuwe bewoners en/of gebruikers op basis van hun validiteit recht krijgen op een minder validenkaart of een 'eigen' parkeerplaats. Hoewel wettelijk correct, blijkt het vaak moeilijk de ruimte hiervoor te vinden zonder twee reguliere plaatsen op te offeren of grond van andere functies te gebruiken.

In paragraaf 4.1 wordt op bladzijde 15 onder 'kwaliteits- en inrichtingseisen' een aantal kaders genoemd, waaronder als 3^e bullit:

Mindervaliden: Bij sociaal-maatschappelijke voorzieningen en grootschalige ontwikkelingen moet een naar oordeel van het college toereikend aandeel parkeerplaatsen voor mindervaliden conform CROW richtlijnen worden gerealiseerd.

Gezien de constatering wordt voorgesteld tussen de 2^e en 3^e bullit een bullit toe te voegen: *Indien een aanvraag leidt tot een parkeereis van meer dan 25 parkeerplaatsen, dient hiervan tenminste één plaats de dimensies van een minder validen plaats conform CROW te hebben. Indien de aanvraag tot een parkeereis van meer dan 75 parkeerplaatsen leidt, dienen 2 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen de dimensies van een minder validen plaats conform CROW te hebben.*

Hierdoor wordt het voor de gemeente mogelijk op een later tijdstip, afhankelijk van aanvragen in de directe omgeving, een dergelijke plaats om te zetten in een algemene of specifieke gehandicapten plaats, zonder dat hiervoor onnodige kosten of inbreuk op andere functies wordt gemaakt. Voor aanvragers heeft dit nauwelijks gevolgen; immers, minder valide gebruikers zijn deel van de nieuwe bewoners en gebruikers van een ontwikkeling.

Door handhaven van de laatste bullit (hierboven weergegeven) blijft de mogelijkheid voor het college bestaan om bovenop de 2 benoemde parkeerplaatsen extra plaatsen te eisen als gevolg van de specifieke functie van een ontwikkeling.

Meetvoorschrift ook direct bij bijlage

In paragraaf 4.3. wordt onder 'acceptabele loopafstanden bij parkeren op afstand' benoemd: *'De afstand wordt gemeten via de kortste looproute over de openbare weg, gemeten van de hoofdtoegang van het bouwwerk tot aan de toegang van de parkeervoorziening.'* Voorgesteld wordt deze uitspraak ook te noteren bij bijlage 5. Op die manier wordt voorkomen dat aanvragers alsnog op een andere manier de loopafstand inschatten.

Ambtelijke correcties

Overbodig zinsdeel

In paragraaf 4.3 op bladzijde 18 onder Acceptabele loopafstanden laatste zin 'Normstelling: Mogelijkheid 4: Parkeren...' geschrapt.

Foutief aantal mogelijkheden en verwijzing

In paragraaf 4.4, 1^e bullit bladzijde 19 is het correcte aantal overige mogelijkheden aangepast (3 in plaats van 4). Onder 'rechtsgevolg' wordt daarna verwezen naar paragraaf 4.4.2. Deze bestaat niet. Bedoeld wordt: *'... als omschreven onder 'consequenties voor parkeerrechten' hierboven.'*

Foutieve benoeming in tabel

In bijlage 3 'Telling parkeervoorzieningen in de parkeerberekening' op bladzijde 23 In de 2^e regel 'oprit' vervangen door 'carport'.

Foutief kaartbeeld bij Roto Smeets

Op bladzijde 8 waarop de parkeerzonekaart is weergegeven en in illustratie figuur 3 op die bladzijde wordt ter hoogte van Roto Smeets het meest zuidelijke kavel tussen de Hunneperkade en de Groningerstraat ten onrechte niet gezien als onderdeel van de ontwikkeling Roto Smeets. Dit is aangepast (van zone schil naar zone centrum) in beide illustraties.

Bijlage: Ontvangen zienswijzen

Onderwerp: Beleid team RO, Zienswijze actualisatie parkeerproducten Deventer 2026

Deventer 17 juni 2026

Geacht college,

Dank voor de mogelijkheid een zienswijze in te dienen.

1. De Stichting Bewonersbelangen Binnenstad Deventer (SBBD) vraagt om de instelling van een structureel parkeeroverleg met gemeentelijke verantwoordelijken voor parkeren, met het participatieniveau 'adviseren'. Dat wil zeggen dat regelmatig, in zo vroeg mogelijke fasen van ontwikkelingen op het gebied van parkeren, de parkeerbalans van de binnenstad en de monitoring van ontwikkelingen daarvan wordt besproken, zodat SBBD daarover een advies kan uitbrengen.
2. Wij stellen vast dat in de voorliggende stukken het beleid en de regels van vergunning-parkeren voor bewoners in de binnenstad niet verandert. Wat wel verandert is dat het aantal beschikbare parkeerplaatsen de komende jaren zal afnemen vanwege zogenaamde kleine projecten. En in de Omgevingsvisie is ook opgenomen dat op de lange termijn het straat-parkeren in de binnenstad moet verdwijnen. Ook zal de druk van parkeren op de binnenstad stijgen vanwege de groei van het aantal inwoners in de gemeente en de regio. Kortom, er gaat een grote **transitie plaats vinden van de parkeerbalans**; van de vraag naar parkeerplaatsen en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen, in de tijd gezien.
3. Het Nota's Parkeerbeleid en Parkeerregels geven het volgende aan:
 - Toegang tot parkeerrecht wordt beperkt;
 - Er moet een rechtvaardige verdeling van parkeerrechten plaats vinden tussen gebruikersgroepen;
 - Compensatie van verlies aan parkeerplaatsen wordt opgevangen in de randen van de binnenstad;
 - Extra druk op het aanbod van parkeerplaatsen wordt weggenomen door nul-parkeerrecht voor nieuwbouw in de binnenstad;
 - Alternatieven voor auto-gebruik worden gestimuleerd;
 - Wat participatie betreft trekt B&W besluitvorming naar zich toe en is participatie gericht op (concrete) invulling van die besluiten.

Dit zijn allemaal onderwerpen die een verdere concrete invulling vereisen, waarbij vanuit de parkeerregie ook allerlei beslissingen worden genomen, wat allemaal invloed uitoefent op de feitelijke situatie van het parkeren door bewoners van de binnenstad.

De participatie die gericht is op invulling vraagt om een structureel overleg van gemeente met (o.m.) de SBBD.

4. De bovengenoemde **transitie van de parkeerbalans**, de ontwikkeling van vraag en aanbod, zal in de loop van de tijd aanleiding geven tot frictie, omdat verlies en compensatie mogelijk niet op elkaar aansluit. Het is van groot belang dat de **volgordelijkheid** blijft bestaan van eerst compensatie vinden voor verlies, voordat het verlies van plaatsen als gevolg van

Ontwikkelprojecten plaats vindt. Geschetst is dat de komende 5 jaar ca. 150 parkeerplaatsen zullen verdwijnen door kleine projecten. De vraag naar parkeerplaatsen zal met ca. 250 toenemen door de HUSK-projecten. En er is verlies van 260 parkeerplaatsen vanwege veranderingen aan de Verzetlaan en van Topicus.

Omdat de plannen van de uitvoering in de tijd van de ontwikkelingsprojecten en compensatieprojecten, zoals hubs bij ROTO en Saxion, altijd onderhevig zullen zijn aan veranderingen (inherent aan projecten in een binnenstad) zal er voortdurend grote kans zijn op frictie in de parkeerbalans. Om van de realisatie van de nog te onderzoeken locaties voor extra hubs maar te zwijgen.

Voor draagvlak van dit beleid is het noodzakelijk dat structureel parkeeroverleg plaats vindt, 2 keer per jaar en op momenten van grote ontwikkelingen, waarbij (o.a.) SBBD adviesrecht heeft. Dit sluit aan bij de B&W-besluitvorming en de participatie bij de invulling van de parkeertransitie

Voor de uitvoering van dit beleid is het gewenst dat van de startsituatie, bij goedkeuren van het beleid, er een goed met cijfers onderbouwde **parkeerbalans** beschikbaar is. Zowel voor bewoners in de binnenstad en de schil en van parkeerplaatsen voor centrumbezoekers en toeristen.

5. In de presentatie over deze veranderingen staat ook vermeld dat de verhoging van de leefkwaliteit leidt tot meer kosten voor de parkeersector. Wij interpreteren dit als extra kosten voor de compensatie van het verlies voor gebouwde voorzieningen (hubs). Dit parkeerbeleid is zo duidelijk gericht op leefbaarheid en het creëren van de binnenstad als 'place to be', ten behoeve van alle bewoners van de gemeente en voor alle bezoekers die allen een bijdrage leveren aan de economie van Deventer. Daarom vinden wij het logisch dat die extra kosten gemeente-breed in de parkeereexploitatie worden opgebracht en niet alleen door de relatief kleine groep bewoners die hun parkeerplaatsen in de binnenstad kwijtraken.
6. Als loopafstand van woning naar parkeerplaats wordt een maximum van 1.000 meter gesteld. Wij vinden dit absoluut onaanvaardbaar ver. De CROW hanteert een maximum van 200 meter. Wij vinden dat de langste loopafstand niet langer mag zijn als de huidige maximale loopafstand van een woning in de binnenstad naar de dichtstbijzijnde parkeergarage. Dat is 600 meter.
7. Het onderwerp 'mobiliteit binnenstad en periferie' is wat betreft zienswijze-procedure opgeknipt in drie Omgevingsprogramma's: 1) Wegencategorisering, 2) Parkeren, en 3) Mobiliteitsplan Binnenstad & Periferie. De procedures hebben ook een verschillende tijdsplanning. Dat maakt in onze zienswijze(n) overlap van argumentatie nodig. Wij vragen u nadrukkelijk rekening te houden in de behandeling(en) van de zienswijzen met deze samenhangen.

Datum: 12 juni 2026

Betreft: Zienswijze Concept Nota Parkeerbeleid en Beleidsregels Parkeernormen 2026

Geacht college,

Woonbedrijf Ieder1, Woonstichting De Marken, Rentree en Stichting EigenBouw hebben kennisgenomen van de concept *Nota Parkeerbeleid Deventer 2026* en de *Beleidsregels Parkeernormen Deventer 2026*. Wij maken graag gebruik van de mogelijkheid om hierop een zienswijze in te dienen.

Waardering

Wij spreken onze waardering uit voor de zorgvuldige totstandkoming van het beleid. Wij herkennen dat er goed is geluisterd naar zorgen, vragen en uitdagingen van betrokken partijen. Het beleid laat een duidelijke balans zien tussen woningbouw (op inbreidingslocaties) leefbaarheid, bereikbaarheid en de mobiliteitstransitie.

De voorgestelde mogelijkheid een beroep te kunnen doen op de hardheidsclausule, het verrekenen van de bestaande situatie met de nieuw te realiseren situatie en het aansluiten bij de (verlaagde) landelijke CROW-normen geven ons, als niet commerciële partijen, meer mogelijkheden voor woningbouw. We zien echter ook aandachtspunten.

Fietsparkeernormen

Wij ondersteunen het belang van goede fietsvoorzieningen. Tegelijk constateren wij dat de gehanteerde normen op onderdelen afwijken van landelijke richtlijnen (CROW). Dit betekent een hogere fietsparkeernorm dan landelijk in soortgelijke situaties de norm is.

Wij willen graag pleiten voor het volgen van landelijke normen, om uniformiteit en uitvoerbaarheid te borgen en onnodige kostenstijgingen te voorkomen.

Parkeren op eigen terrein en betaalbaarheid

Het uitgangspunt om parkeren bij nieuwe ontwikkelingen op eigen terrein te realiseren begrijpen wij, maar dit leidt in de praktijk vaak tot dure, gebouwde parkeeroplossingen. Bijvoorbeeld ondergronds of in parkeergarages/hubs. Deze oplossingen zijn aanzienlijk duurder dan parkeren op maaiveld.

De bijbehorende kostenstijgingen zijn zo substantieel dat ze de haalbaarheid van de beoogde realisatie van sociale en middenhuurwoningen direct onder druk zet, terwijl juist een grote woningbouwopgave moet worden gerealiseerd.

De beleidsdocumenten onderkennen dat de verschuiving naar gebouwde voorzieningen kostenverhogend werkt. Maar naast die constatering zien we nog onvoldoende oplossingen.

Wij verzoeken daarom:

- Meer flexibiliteit in de toepassing van het principe 'parkeren op eigen terrein';
- Expliciete aandacht voor betaalbaarheid bij de beoordeling van projecten;
- Ruimte voor maatwerk en alternatieve oplossingen, zoals gezamenlijke voorzieningen, benutting van bestaande capaciteit of meer maatwerk per project. Of mogelijk beschikbaarheid van financiële middelen om de meer kosten uit te kunnen betalen.

Vrijstelling parkeernormen bij kleine ontwikkelingen

Voor kleine binnenstedelijke ontwikkelingen geldt een vrijstelling van de parkeernorm. Deze mogelijkheid wordt niet benoemd voor de dorpen. Wij vragen aandacht voor deze ongelijkheid. Met name bij woningsplitsing kan ook in dorpen sprake zijn van vergelijkbare ruimtelijke en programmatische omstandigheden als die nu worden benoemd bij de kleine binnenstedelijke ontwikkelingen.

Wij zien daarom graag dat de mogelijkheid tot vrijstelling van de parkeernorm, in vergelijkbare situaties als in de stad, ook in dorpen wordt toegepast.

Slot

Wij waarderen de kwaliteit van de voorliggende stukken en de zorgvuldigheid van het proces. Tegelijkertijd vragen wij nadrukkelijk aandacht voor de praktische uitvoerbaarheid en de consequenties voor de betaalbaarheid van sociale woningbouw.

Wij vertrouwen erop dat onze zienswijze wordt betrokken bij de verdere uitwerking van het parkeerbeleid en de parkeernormen.

Stichting Deventer Binnenstadsmanagement
Geert Grootestraat 1
7411 GS Deventer

College van burgemeester en wethouders van Deventer
t.a.v. team Ruimtelijke ontwikkeling
Postbus 5000
7400 GC Deventer

Deventer, 16 juni 2026

Betreft: Zienswijze SDBM op het concept parkeerbeleid en -normering

Geacht college,

Stichting Deventer Binnenstadsmanagement (SDBM) heeft kennisgenomen van het concept parkeerbeleid en de concept beleidsregels parkeernormen 2026.
Wij maken graag gebruik van de mogelijkheid om hierop een zienswijze in te dienen.

Algemeen

In algemene zin kunnen wij ons goed vinden in de voorgestelde koers. De nadruk op een aantrekkelijke en leefbare binnenstad, het stimuleren van lopen en fietsen en het concentreren van parkeren in parkeergarages en mobiliteitshubs sluit aan bij de ambities die wij gezamenlijk voor de Deventer binnenstad nastreven.

Wij waarderen dat in het beleid rekening wordt gehouden met de bijzondere positie van de historische binnenstad, waar ontwikkelingen vooral plaatsvinden door transformatie van bestaande panden en niet door grootschalige nieuwbouw.

Autoparkeren en binnenstedelijke transformatie

SDBM beoordeelt positief dat voor de transformatie van bestaande panden naar woningen, waaronder wonen boven winkels, ruime uitzonderingen gelden ten aanzien van autoparkeren. Ook de vrijstellingsregeling voor kleinschalige ontwikkelingen draagt eraan bij dat woningtoevoegingen in de binnenstad haalbaar blijven.

Deze benadering sluit goed aan bij de ambitie om meer woningen aan de binnenstad toe te voegen. Juist in een historische binnenstad zijn parkeeroplossingen vaak beperkt realiseerbaar. Door hier pragmatisch mee om te gaan wordt voorkomen dat gewenste ontwikkelingen onnodig worden belemmerd.



Fietsparkeren en maatwerk in de historische binnenstad

Ook ten aanzien van fietsparkeren zien wij positieve ontwikkelingen. Wij constateren dat voor diverse kleinschalige transformaties eveneens geen aanvullende fietsparkeereis geldt.

Tegelijkertijd wordt met de Bouwbrief en de daarbij behorende kwaliteitseisen een nieuw kader geïntroduceerd voor fietsparkeervoorzieningen. Wij begrijpen de wens om kwalitatief goede voorzieningen te realiseren en onderschrijven het belang daarvan.

Wel vragen wij nadrukkelijk aandacht voor voldoende ruimte voor maatwerk. De praktijk van transformaties boven en achter winkels laat zien dat iedere locatie anders is. Monumentale waarden, beperkte ruimte, bestaande bouwstructuren en financiële haalbaarheid maken dat standaardoplossingen niet altijd mogelijk zijn.

Wij vinden het daarom belangrijk dat de Bouwbrief wordt toegepast als hulpmiddel om kwaliteit te bereiken en niet als een rigide toetsingskader. De historische binnenstad vraagt soms om maatwerkoplossingen die afwijken van de standaard, maar wel bijdragen aan de gewenste woningontwikkeling en een kwalitatief goede leefomgeving.

Monitoring van de parkeerbalans

Parkeernormen zijn een instrument om bredere mobiliteitsdoelstellingen te ondersteunen. Wij vragen daarom expliciet te maken welke resultaten worden nagestreefd en hoe deze worden gemonitord. Daarbij denken wij aan doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, fietsgebruik, autobezit en parkeerdruk.

Naast de beleidsdoelstellingen vinden wij het belangrijk dat inzicht ontstaat en behouden blijft in de feitelijke parkeerbalans van de binnenstad. Discussies over parkeerdruk, bewonersparkeren, bezoekersparkeren, mobiliteitshubs en het eventueel vervallen van parkeerplaatsen worden regelmatig gevoerd, maar zijn vaak gebaseerd op onderbuikgevoel en aannames.

Wij vragen daarom om een duidelijk inzicht in de huidige situatie en om monitoring van zowel vraag als aanbod van parkeerplaatsen. Daarbij kan worden gekeken naar de ontwikkeling van bewoners- en bezoekersparkeren, de bezettingsgraden van voorzieningen en de effecten van nieuwe ontwikkelingen of veranderingen in de openbare ruimte.

Een actueel en feitelijk inzicht in de parkeerbalans helpt om toekomstige keuzes goed te onderbouwen en de effecten van het parkeerbeleid objectief te kunnen beoordelen.

Samenwerking en vervolg

Parkeren staat niet op zichzelf maar maakt onderdeel uit van een bredere mobiliteitsopgave. De komende jaren spelen diverse ontwikkelingen rondom bereikbaarheid, verblijfskwaliteit, mobiliteitshubs in relatie tot onze groeiende stad.

Vanuit SDBM hechten wij eraan om hierover ook in de toekomst met de gemeente in gesprek te blijven. Wij zien grote waarde in een voortdurende uitwisseling van kennis, ervaringen en inzichten, zodat gemeente en binnenstadspartijen elkaar goed blijven begrijpen en gezamenlijk kunnen werken aan een vitale, bereikbare en leefbare binnenstad.

Wij vertrouwen erop dat deze aandachtspunten worden betrokken bij de verdere uitwerking van het beleid.

College B&W van de gemeente Deventer
o.v.v. Beleid team RO,
Postbus 5.000
7400 GC DEVENTER

Per e-mail:

Deventer, 17 juni 2026 CONCEPT
Betreft: Zienswijze, Actualisatie parkeerproducten Deventer 2026

Geachte College,

Op basis van de mail van het gemeentelijk Team RO-Mobiliteits- en Parkeerbeleid hebben wij kennisgenomen van de stukken rond de voorgenomen Actualisatie van Parkeerbeleid en parkeernormen alsmede de introductie van de normering van fiets parkeren in zowel de openbare ruimte als aanvulling op het vigerende Bouwbesluit (Bbl) over de 'Gemeenschappelijke fietsenberging bij woongebouwen'. Ook wij zien dat in de afgelopen 10 jaar veel is veranderd in de mobiliteit met betrekking tot het gebruik van auto, fiets en openbaar vervoer. Een actualisatie van de parkeernormen en parkeerbeleid is zeker op zijn plaats.

Ook de ontwikkeling van de traditionele fiets naar e-bike, bakfiets, stadsfiets ca. is voor ons heel herkenbaar. Onze leden die ook in de Randstad actief zijn kennen deze dilemma's rond het fiets parkeren en ook de stalling van fiets in een berging van een woongebouw. De grote gemeentes hanteren de zogenaamde 'Amsterdamse Bouwbrief-Gemeenschappelijke fietsenberging' als leidraad om tot een oplossing te komen. Uiteraard vraagt bouwen in een historische binnenstad een maatwerk oplossing. Inmiddels wordt deze Bouwbrief in veel steden gehanteerd en wordt in de woningbouwketen als uitgangspunt en norm gehanteerd.

Samen met onze leden, de ontwikkelaars en adviseurs/architecten zien wij naast de Amsterdamse versie geen aanleiding voor een Deventer-variant. In de mail d.d. 26 april jl. wordt dit onderbouwd c.q. gereflecteerd op de conceptversie van de Deventer Bouwbrief op de Deventer situatie. De reactie van het team Mobiliteit- en Parkeerbeleid per mail van 18 mei jl. is voor ons een bevestiging dat de Deventer-variant verwarring en onnodige discussie oproept. In de praktijk levert dit een vertragend en kostenverhogend effect op zonder betere oplossingen.

Kortom, wij adviseren u inzake het beleid over stallingsruimte van fietsen bij woongebouwen de Bouwbrief, Gemeenschappelijke fietsberging bij een woongebouw, van de gemeente Amsterdam over te nemen en af te zien van een eigen Deventer-variant.