

# Actualisatie parkeerproducten



## *Aanbiedingsnota fase vrijgave voor zienswijzen*

Versie 1.0 Ten behoeve van collegebehandeling

### Inhoud

|   |    |
|---|----|
| Management samenvatting .....   | 2  |
| 1. Hoofdlijnen project .....  | 4  |
| 1.1. Doel van dit project .....   | 4  |
| 1.2. Reden aanbiedingsnota .....  | 4  |
| 1.3. Waarom parkeerbeleid .....   | 4  |
| 1.4. Parkeren in gemeentelijk beleid .....                                | 4  |
| 1.5. Huidige parkeerproducten .....                                       | 5  |
| 2. Actualisatie en fasering .....   | 5  |
| 2.1. Aanleiding .....   | 5  |
| 2.2. Nieuwe producten .....   | 5  |
| 2.3. Uitspraken per product .....   | 7  |
| 2.4. Fasering .....   | 7  |
| 3. Het zienswijzenbesluit .....   | 8  |
| 3.1. Besluitstukken .....   | 8  |
| 3.2. Gevraagd besluit .....   | 8  |
| 3.3. Veranderingen tussen huidig beleid en voorliggende concepten .....   | 9  |
| 3.4. Hoofdkeuze normhoogte ten opzichte van kengetallen CROW .....        | 10 |
| 3.5. Grenzen aan beleidsvorming .....                                     | 10 |
| 3.6. Doorkijk vervolg .....   | 11 |
| Bijlage: Kerngegevens context- en parkeerdata Nederland en Deventer ..... | 12 |

# Management samenvatting

De gemeente Deventer actualiseert haar parkeerbeleid. De huidige producten zijn meer dan tien jaar oud en sluiten niet langer aan bij moderne inzichten en de omgevingswet. De urgentie is hoog; geactualiseerde beleidskaders en parkeernormen zijn cruciaal voor de realisatie van de forse woningbouwopgave in Deventer.

## Proces

Voorgelegd worden een nota parkeerbeleid en de beleidsregels toepassing parkeernormen. Het College wordt gevraagd de conceptstukken vrij te geven voor de zienswijzenprocedure, waarbij de focus ligt op de vraag of de stukken voldoende inzicht bieden aan externe betrokkenen. Na deze procedure en de verwerking van de resultaten hiervan zullen de ontwerpstukken ter besluitvorming worden aangeboden. Voor optimaal inzicht en juiste aansluiting bij de kaders van de omgevingswet worden twee documenten voorgelegd. Per product is de status en besluitvorming verschillend:

De **concept nota parkeerbeleid** is niet langer een op zichzelf staand document, maar functioneert als een verzameling bouwstenen voor de nieuwe beleidscyclus. De nota wordt door de raad vastgesteld en zal in de tijd gezien grotendeels opgaan in de later vast te stellen definitieve omgevingsvisie 2026 en het toekomstig omgevingsprogramma mobiliteit. De inhoud volgt in aansluiting op de systematiek van de omgevingswet drie uitwerkingsniveaus:

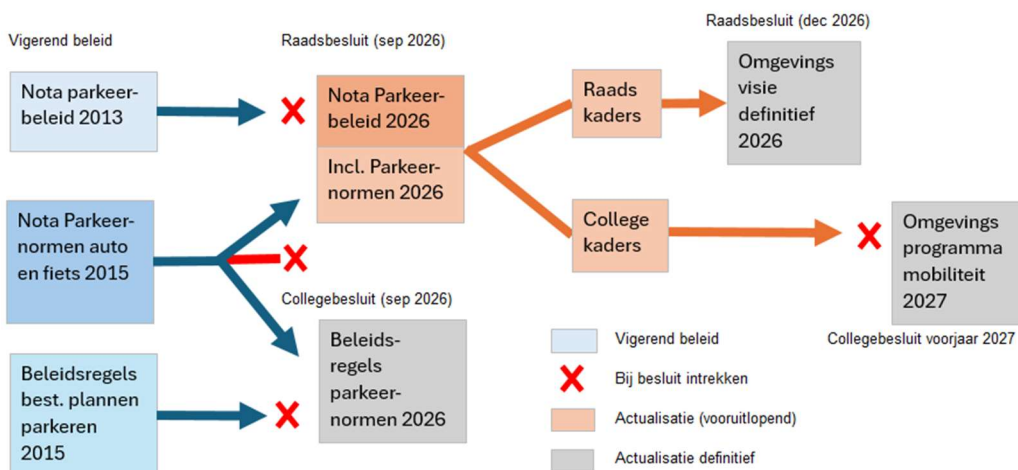
- Omgevingsvisie: Vertaling van ambities (zoals de '15 minutenstad' en het STOMP-principe) naar uitwerkingsprincipes.
- Omgevingsprogramma Mobiliteit: Een omgevingsprogramma in opbouw dat politiek-bestuurlijke keuzes en principes voor het nemen van maatregelen onderbouwt.
- Onderbouwing: Vastlegging van bedrijfsmatige uitgangspunten zoals klantrelaties, monitoring en financiële kaders.

De **concept beleidsregels toepassing parkeernormen** bevat een voorschrift voor het bepalen van een parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen. Het vormt een hulpmiddel bij het aanvragen van een omgevingsvergunning. De beleidsregels werden voor de overgang naar de systematiek van de omgevingswet al toegepast. Het vaststellen van de beleidsregels is aan het college na consultatie van de raad. De parkeernormen per functie, die de basis voor de berekening van de parkeereis vormen, zijn opgenomen in de nota parkeerbeleid zodat daarover rechtstreeks door de raad kan worden besloten.

Omdat de materie complex is wordt tevens ter kennisname voor bestuur en externe betrokkenen de huidige **aanbiedingsnota** meegezonden waarin de stukken inhoudelijk en qua plaats in de gemeentelijke kaders nader worden gedeut. De aanbiedingsnota is ter kennisname voor college, raad en externe betrokkenen en bedoeld als hulpmiddel bij het begrijpen van de plaats en rol van de aangeboden beleidsnota en beleidsregels. Bij vaststelling van het nieuwe beleid worden in totaal drie vigerende beleidsdocumenten **ingetrokken**:

- De nota parkeerbeleid 2013
- De nota parkeernormen auto en fiets 2013
- De beleidsregels bestemmingsplannen parkeren Deventer 2015

Aangezien het proces deels parallel loopt met het vaststellen van de Omgevingsvisie en het toekomstige omgevingsprogramma mobiliteit, is in bijgaand schema aangegeven hoe dit proces zal gaan verlopen. De genoemde besluitdata zijn indicatief.



## **Inhoud**

Parkeerbeleid wordt ingezet als instrument om integrale doelen voor een goede leefomgeving te realiseren, waarbij regulering wordt toegepast op plaatsen waar de parkeervraag het aanbod overstijgt. Per document zijn de belangrijkste inhoudelijke keuzes als volgt:

**Nota parkeerbeleid** - De belangrijkste keuzes zijn gericht op een balans tussen de gastvrijheid en economische vitaliteit en de leefbaarheid van de stad, binnen de transitie naar duurzame mobiliteit. De beleidsuitwerking sluit aan bij integrale twee principes. De eerste is de 'Trias mobilica': Mobiliteit bij voorkeur voorkomen, anders veranderen door gebruik van andere modaliteit en indien de auto noodzakelijk is verschonen door bijvoorbeeld elektrische aandrijving.

Het tweede principe is STOMP, waarbij bij ontwikkeling en ontwerp modaliteiten die gezonder zijn en minder ruimte innemen dan de auto eerder aan bod komen. Doel is bewust omgaan met (parkeren van) auto's en zo ruimte te winnen voor bijvoorbeeld groen en spelen. Ten aanzien van parkeren zelf is het uitgangspunt 'vrij parkeren waar het kan, reguleren waar het moet'. Het parkeerbeleid bevat zowel thematische als gebiedsgerichte uitgangspunten. Doelstellingen hierbij zijn:

- In gereguleerde gebieden wordt vastgehouden aan betaald parkeren als instrument omdat dit, in tegenstelling tot blauwe zones, effectiever is voor handhaving en regie.
- Bescherming van bewoners en kwetsbare groepen: Regulering wordt gebruikt om parkeerruimte voor rechthebbenden te beschermen tegen parkeerdruk van buitenaf.
- Proactieve uitbreiding: De gemeente wil proactief regulering invoeren zodra parkeerproblemen door nieuwbouw of overloop worden voorzien, in plaats van achteraf pas in te grijpen. Nieuwe handhavingmethoden zoals inzet van een scanauto maken dit effectief mogelijk.

**Beleidsregels toepassing parkeernormen** - De beleidsregels hebben tot doel de leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte in Deventer te bewaken door de extra parkeerdruk van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (zoals stadsvernieuwing, splitsing of herbouw) niet af te wentelen op de bestaande omgeving. Het uitgangspunt is dat parkeren voor zowel auto's als fietsen op eigen terrein moet worden gerealiseerd. De inhoudelijke kernpunten hierin zijn:

- Parkeer- en stallingseis: Voor elke ontwikkeling geldt een specifieke eis voor het aantal autoparkeerplaatsen en fietsparkeer plekken. Deze wordt berekend op basis van de functie (bijv. wonen, werken, winkelen) en de omvang van het project.
- Zoning: De gemeente is ingedeeld in zones (Centrum, Schil, Rest bebouwde kom, Buitengebied), waarbij de normen en de strengheid van de realisatieplicht per gebied verschillen.
- Handreiking bij de berekening: Bij de berekening mag rekening worden gehouden met zaken als dubbelgebruik, redelijke loopafstanden, meetellen van parkeerruimte op eigen terrein en dergelijke. De beleidsregels geven hiervoor de juiste voorschriften, figuren en tabellen.
- Gebruik van kengetallen: De normen zijn gebaseerd op CROW-publicaties voor auto (2024) en fiets (2025). Deze worden in tabellen weergegeven. Deventer hanteert doorgaans het gemiddelde van de minimum- en maximumwaarden en gaat conform het CROW voorschrift uit van de regel voor de categorie 'sterk stedelijk' per functie.

# 1. Hoofdpijnen project

## 1.1. Doel van dit project

Iedere gemeente draagt de zorg voor een goede leefomgeving. Parkeerbeleid is hier onderdeel van. De producten hiervoor zijn inmiddels ruim tien jaar geleden vastgesteld. In de tussentijd is veel veranderd. Doel van het project is de beleidsproducten te actualiseren, zodat de regels die we stellen aansluiten bij de meest recente inzichten hierover.

## 1.2. Reden aanbiedingsnota

De actualisatie is op verschillende manieren ingewikkeld. Zo zijn er inhoudelijke ontwikkelingen en sluiten de nieuwe producten aan op de kaders van de omgevingswet. Ook de besluitvorming is complex. Inhoudelijke keuzes werken door in de manier waarop we als gemeente om moeten gaan met bijvoorbeeld regelgeving en financiën. Om goed duidelijk te maken wat er nu voorligt en welk besluit hierover van het bestuur wordt gevraagd is deze nota van aanbidding geschreven. Het is een handleiding die uitleg geeft over de inhoud van de stukken en de wijze van besluitvorming.

## 1.3. Waarom parkeerbeleid

Parkeren speelt een forse rol in de gemeente. Een greep uit de kerngegevens in de bijlage benadrukt dit belang. Tevens volgt uit de data dat zowel het bezit als gebruik van de auto in Nederland (nog) niet in absolute zin afneemt, ondanks het feit dat bijvoorbeeld brandstofprijzen jaarlijks blijven stijgen. Het Deventer parkeerbeleid zal rekening moeten houden met deze nationale context.

In principe laten als gemeente autobezit, autogebruik en daarmee parkeren zoveel mogelijk vrij. Er zijn echter steeds meer plaatsen waar de vraag naar parkeren hoger is dan het aanbod van parkeerplaatsen. Op die plaatsen voeren we regulering in die past bij de doelgroepen die hiermee te maken hebben.

Door het voeren van parkeerbeleid kunnen we sturen wie waar parkeert, zodat er een prettig woon- en leefklimaat blijft bestaan. In de binnenstad van Deventer is de regulering bijna volledig, langs de randen en in wijken en dorpen is selectieve regulering afdoende. We willen een eerlijke en rechtvaardige verdeling van beschikbare parkeerruimte. Daarom leggen we keuze op hoofdlijnen voor aan het bestuur en maken zo aan alle betrokkenen duidelijk waarom en hoe we hiermee omgaan.

## 1.4. Parkeren in gemeentelijk beleid

Parkeren is geen doel op zich, maar een middel om andere doelen te bereiken. Dat geldt voor betrokkenen, maar ook voor de gemeente. We stellen integrale doelen en zien parkeerbeleid als een instrument om deze doelen te realiseren.

Het voeren van parkeerbeleid vraagt om keuzes. Naast keuzes die voor de hele gemeente gelden maken we onderscheid per gebied, omdat de huidige situatie en de plaatsen waar nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden verschillen per zone. Parkeerbeleid implementeren leidt tenslotte tot gevolgen. Zo moeten we besluiten nemen en klantfuncties invullen. We hebben diverse parkeervoorzieningen in eigendom die onderhouden en beheerd moeten worden. We vragen geld voor het gebruik van de voorzieningen: Dat vergt een sluitend juridisch kader en een transparante financiële administratie.

Gevolg hiervan is dat parkeerbeleid op diverse niveaus moet worden vastgelegd. De verschillende documenten die samen het parkeerbeleid vormen, noemen we de parkeerproducten. In het huidige project wordt het beleidsdeel daarvan geactualiseerd.

## 1.5. Huidige parkeerproducten

Als gemeente leggen we vast wat we willen (het beleidsniveau) en hoe we dat willen (het tactische niveau, waaronder de juridische vertaling).

Op **beleidsniveau** zijn er drie producten vastgesteld (De 'vigerende' producten):

- Parkeerbeleidsnota (Waarin de uitgangspunten van het beleid staan beschreven)
- Nota Parkeernormen (Deze bevat normen per functie die als basis voor het bepalen van een parkeereis dienen)
- Beleidsregel parkeren bestemmingsplannen (Een toelichting op de wijze van bepalen van de parkeereis)

Deze producten worden in het huidige project geactualiseerd. Onder 'nieuwe producten' in het volgende hoofdstuk wordt aangegeven hoe (delen van) deze producten in de nieuwe opzet terugkomen.

Op **tactisch niveau** worden deze nader (juridisch) uitgewerkt in de volgende producten:

- De parkeerverordening (Waarin de gebieden en voorwaarden waaronder we reguleren worden bepaald)
- De parkeerbelasting verordening (Waarin de tarieven en vergunning voorwaarden worden beschreven)
- Het meerjaren perspectief parkeren (Bekend als het MPP, centraal instrument voor de financiële aspecten)

Deze producten worden jaarlijks opnieuw vastgesteld door de raad. Deze producten zijn daarom geen onderdeel van de huidige actualisatie. Na vaststelling van de producten op beleidsniveau worden deze producten na ambtelijke uitwerking voor de eerstvolgende jaarlijkse editie doorgevoerd. Naast bovenstaande producten voor het zgn. 'fiscale' parkeren nemen we ook aanwijzingsbesluiten voor privaatrechtelijk parkeren en worden soms grondovereenkomsten afgesloten die parkeeraspecten bevatten. Het parkeerbeleid biedt ook hiervoor de uitgangspunten.

Uiteraard speelt de uitwerking en toepassing van parkeerbeleid ook in andere vigerende documenten een rol. Voorbeelden hiervan zijn de algemene plaatselijke verordening en de visie op elektrisch laden. Deze producten kennen hun eigen stukken en besluitvormingstrajecten. Dat deze nu geen onderdeel van de actualisatie vormen is een praktische keuze. De uitwerking hiervan vindt als deel van andere kaders plaats.

## 2. Actualisatie en fasering

### 2.1. Aanleiding

De beleidsproducten parkeren worden gemiddeld elke tien jaar geactualiseerd. Dat deze periode dit keer langer is, heeft te maken met het tijdsplan van doorvoeren van de omgevingswet in Deventer. Daarnaast heeft de covidpandemie voor trendbreuken gezorgd. In beide gevallen is gewacht totdat deze ontwikkelingen zich in rustiger vaarwater bevonden.

Naast de voortgang van de tijd zijn de afgelopen jaren de contouren van diverse producten als deel van de omgevingswet duidelijker geworden. Zo is eind 2025 de concept omgevingsvisie vastgesteld, die als basis dient voor de motivatie van de beleidsproducten parkeren. Tenslotte zijn er inhoudelijke ontwikkelingen in en rond parkeren geweest (zoals elektrisch rijden en de opkomst van hybride werken) die om uitspraken op beleidsniveau vragen.

### 2.2. Nieuwe producten

Als gevolg van de omgevingswet zijn nieuwe producten geformuleerd die mede als overkoepeling dienen voor het parkeerbeleid. In Deventer zal waarschijnlijk gekozen worden voor een omgevingsprogramma mobiliteit. Parkeerbeleid zal daarin een hoofdstuk vormen naast andere mobiliteitsonderwerpen zoals bijvoorbeeld fietsbeleid, de hoofdwegenstructuur, gehandicaptenvoorzieningen en logistiek en bevoorrading.

Hoewel delen van deze onderwerpen ook over parkeren zullen gaan, hebben de overige onderwerpen hun eigen bestuurlijke kaders en besluitvormingsgeschiedenis. In deze fase kiezen we er voor deze onderwerpen niet uitputtend als deel van het parkeerbeleid uit te werken. Om die reden spreken we van de 'bouwsteen' parkeerbeleid.

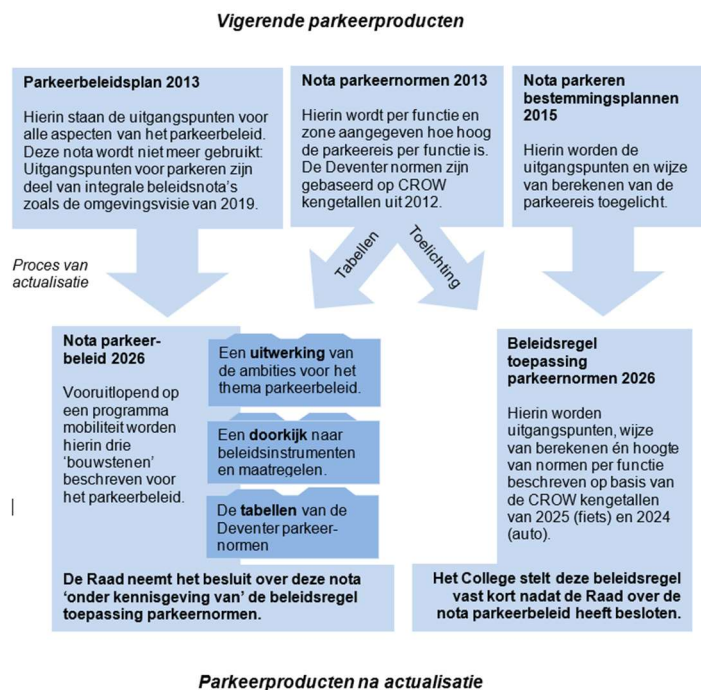
De aangeboden concept **nota parkeerbeleid** biedt alle betrokkenen een rechtstreeks beeld van de relaties met de diverse bovenliggende kaders, zoals de omgevingsvisie. Bij vaststelling van een omgevingsprogramma mobiliteit zal de inhoud van de nota parkeerbeleid hierin worden opgenomen. De nota parkeerbeleid zal bij besluitvorming over het omgevingsprogramma mobiliteit worden ingetrokken.



De nota parkeerbeleid sluit als product tevens aan bij de beleidsvorming op Europees niveau. Voor stedelijke mobiliteit is hiervoor een handwijze beschreven in een 'Sustainable Urban Mobility Plan' (SUMP). Een dergelijk plan wordt verplicht voor de grotere Europese steden en regio's. In de ontwerp-omgevingsvisie is de beleidscyclus mede hierop gebaseerd. Verwacht wordt dat ook het toekennen van subsidies op Europees en nationaal niveau op korte termijn afhankelijk worden gesteld van een beschrijving van de mobiliteit in een SUMP. De huidige uitwerking ziet op de insteek voor de stappen 3 tot en met 7 van een dergelijk plan en beslaat het onderdeel strategieontwikkeling plus de aansluiting op de onderdelen 'voorbereiding en analyse' en 'maatregel-pakketten selecteren'. De visualisatie boven deze alinea geeft de inhoudelijke onderwerpen per stap weer.

Ten aanzien van de aangeboden **beleidsregel parkeernormen** is er geen verandering met de komst van de omgevingswet. Deze wordt formeel door het college vastgesteld. Echter, de lijst met Deventer parkeernormen wordt als hoofdstuk toegevoegd aan de nota parkeerbeleid, zodat de raad hierover een rechtstreeks besluit kan nemen.

Ter verduidelijking is bijgaande figuur gegeven, waarin de producten en besluitbevoegdheid in de huidige en geactualiseerde situatie nader wordt toegelicht. Specifiek voor stallingsvoorzieningen in woongebouwen wordt parallel aan het huidige proces een beleidsregel gelijkwaardige maatregel gemeenschappelijke fietsbergingen bij woongebouwen door het college vastgesteld. Hierdoor wordt het mogelijk gezamenlijke fietsbergingen op de begane grond van woongebouwen te realiseren. Voordeel hiervan is dat de fiets niet meer meegenomen hoeft te worden naar de eigen verdieping. Door die vereenvoudiging zal het gebruik toenemen.



## 2.3. Uitspraken per product

Er liggen twee parkeerproducten voor: Een nota parkeerbeleid en een beleidsregel parkeernormen. Per product wordt omschreven welke uitspraken hierin in de verschillende hoofdstukken worden gedaan. De daadwerkelijke uitspraken zijn onderdeel van de bijgevoegde concepten die voor zienswijzen worden vrijgegeven.

In de uitwerking staat het parkeerbeleid als deel van een toekomstig omgevingsprogramma mobiliteit centraal. Een dergelijk programma maakt politiek-bestuurlijke keuzes en de onderbouwing hiervan duidelijk. In de **nota parkeerbeleid** worden op drie niveaus daarvoor uitspraken gedaan:

- Op het niveau van de omgevingsvisie (van ambities naar uitwerkingsprincipes)
- Op het niveau van het omgevingsprogramma mobiliteit (uitwerking en doorkijk naar maatregelen)
- Op het niveau van onderbouwing van keuzes (zoals participatie, monitoring en financiële aspecten)

De wijze van gemeentelijk handelen ten aanzien van parkeerbeleid in de bestaande omgeving is in de nota parkeerbeleid op twee manieren thematisch uitgewerkt: 'regulering en betaald parkeren' en 'spelregels voor parkeervergunningen'.

Vervolgens wordt een gebiedsgerichte uitwerking beschreven. Naast de relevante teksten voor het toekomstig Omgevingsprogramma mobiliteit over parkeerbeleid worden ook beleidsregels voorgelegd. Beleidsregels zijn een schriftelijke, algemene richtlijn van een bestuursorgaan (zoals een gemeente of ministerie) die bepaalt hoe zij een bepaalde wettelijke bevoegdheid uitoefent.

Beleidsregels zijn geen wet, maar geven burgers duidelijkheid en zorgt voor consistente besluitvorming, in dit geval bij het bepalen van een parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen. De motivatie voor beleidsregels komt voor uit de beleidskeuzes van omgevingsprogramma's. Om die reden worden beide tegelijkertijd ter vrijgave en latere besluitvorming aangeboden. In principe kan een omgevingsprogramma mobiliteit ook beleidsregels bevatten. Het nationale informatiepunt leefomgeving beveelt echter aan deze beleidsregels in een apart product te beschrijven. Reden hiervoor is dat bij bekendmaken en na plaatsing in relevante nationale regelingenbanken deze eenvoudig terug te vinden zijn. Om die reden vormen de beleidsregels parkeernormen een apart document.

De **beleidsregels parkeernormen** bevatten alle relevante toelichting voor het correct toepassen van parkeernormen bij het bepalen van de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen. De parkeernormen zelf worden in de beleidsnota parkeerbeleid geplaatst, zodat de raad hierover rechtsreeks een besluit kan nemen.

## 2.4. Fasering

Om van het vigerende beleid tot publicatie van vastgesteld nieuw beleid te komen zijn de volgende fasen worden doorlopen.

- Voor aanvang van het project zijn de belangrijkste inhoudelijke uitgangspunten in de afgelopen jaren vastgesteld. Met name de concept omgevingsvisie en het tussenproduct mobiliteitsplan binnenstad en periferie zijn hierin bakens. Binnen die processen heeft participatie plaatsgevonden die ook parkeren aansprak.
- Procesnota, inhoudelijke nota van uitgangspunten en evaluatie van vigerend beleid. Over deze onderwerpen zijn in juni 2025 raadsmededelingen verschenen. Omdat dit proces gaat om actualisatie van bestaande beleidsdocumenten is participatie vooral gericht op maatschappelijke belangengroepen.
- Opstellen van concepten als basis voor vrijgave voor zienswijzen. Het beleid heeft impact op burgers en bedrijven, zowel in de bestaande openbare ruimte als bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Voor de juiste uitspraken en optimaal draagvlak vanuit externe betrokkenen is een formele zienswijzenprocedure noodzakelijk.
- Na de zienswijzefase zullen opmerkingen worden verwerkt in de conceptstukken. Vervolgens worden deze aan het bestuur ter besluitvorming aangeboden. Van belang hier bij is dat over de nota parkeerbeleid wordt besloten door de raad. De beleidsregel parkeernormen wordt bij dat besluit 'ter kennisgeving' meegeleverd. Na het raadsbesluit stelt het college formeel de beleidsregel parkeernormen vast.

- Na besluitvorming worden de beleidsproducten via de gebruikelijke kanalen formeel gepubliceerd en worden zo van kracht. De omgevingswet staat geen overgangsregeling toe. Bij ruimtelijke projecten dienen betrokkenen op basis van de gegeven in de conceptstukken voorafte bepalen of indienen van een omgevingsvergunning voor of na publicatie gunstiger is.

Het project bevindt zich nu aan het einde van het opstellen van de concepten. Er is een besluit noodzakelijk om de zienswijzenprocedure te kunnen doorlopen. De noodzakelijke stukken hiervoor vormen de bijlagen van de huidige aanbiedingsnota. In het volgende hoofdstuk worden deze verder uitgewerkt.

## 3. Het zienswijzenbesluit

### 3.1. Besluitstukken

In februari 2026 is de terugkoppeling van de besluitstukken kort in een raadsmededeling toegelicht. Aan het college worden twee documenten voorgelegd:

- De nota parkeerbeleid 2026 (Deze bevat de tabellen van de Deventer parkeernormen)
- De beleidsregel parkeernormen 2026 (Deze bevat de toelichting op de Deventer parkeernormen)

In 2013 was nog sprake van een aparte nota parkeernormen. Anno 2026 worden de parkeernormen in beleidsregels opgenomen. In Deventer wordt gekozen voor een splitsing: De tabellen van de parkeernormen worden opgenomen in de nota parkeerbeleid 2026, zodat de raad hierover besluit. De toelichting op de parkeernormen wordt opgenomen in de beleidsregels parkeernormen 2026.

Naast de twee bovenstaande stukken wordt de gebruikelijke nota in standaard formaat voorgelegd die als basis voor het besluit voor vrijgave door het college dient. De huidige nota van aanbidding wordt ook als bijlage aangeboden, maar dient louter ter duiding van het gevraagde besluit voor alle betrokkenen, waaronder leden van de externe projectgroep.



### 3.2. Gevraagd besluit

De bijgevoegde concepten zijn het voornemen van het college ten aanzien van de actualisatie van het parkeerbeleid. Het college wil echter voordat dit voornemen ter besluitvorming aan de raad legt van de externe betrekken weten of men ten aanzien hiervan nog opmerkingen of suggesties heeft.

De status van beide nota's is daarmee 'conceptversie van de actualisatie voor vrijgave ten behoeve van de zienswijzenprocedure'. Een belangrijk aspect hierbij is dat beoordeling van het college in dit besluit daarmee over de inhoud gaat, maar ook over de vraag of het huidige concept voldoende inzicht aan externe betrokkenen biedt om een eventuele zienswijze in te kunnen dienen.

Het college wordt gevraagd de stukken vast te stellen voor vrijgave van de zienswijzenprocedure. Bij positief besluit van het college wordt de raad hiervan op de hoogte gebracht via een raadsmededeling. Het staat de raad vrij om hierop vanuit haar rol te reageren. De keuze voor deze rol van college en raad is mede ingegeven door de urgentie van het vaststellen van een actuele beleidsregel parkeernormen. Deventer gaat voor een forse woningbouwopgave. De verwachting is dat door geactualiseerde beleidsuitspraken de kans op realisatie van projecten in dit kader toeneemt.

### 3.3. Veranderingen tussen huidig beleid en voorliggende concepten

Inhoudelijk zijn de verschillende stukken op veel manieren veranderd. De belangrijkste wijzigingen zijn hieronder samengevat.

#### 1 Algemeen: Uiterlijk en inhoud van de beleidsproducten

*De beleidsstukken zijn vernieuwd om beter aan te sluiten bij de huidige bestuurlijke aanpak, taalgebruik en ontwikkelingen in de parkeerwereld.*

- a De nota beleidsnormen is niet langer een apart document, maar de parkeernormen zijn geïntegreerd als bijlage bij de nota parkeerbeleid. De toelichting is opgenomen in de beleidsregels parkeernormen. Reden hiervoor is het aansluiten op de systematiek van de Omgevingswet.
- b De teksten zijn compacter en minder ambtelijk geschreven om leesbaarheid en begrijpelijkheid te vergroten, hoewel enkele juridische termen noodzakelijk blijven.
- c Nieuwe inzichten, zoals autodelen, elektrisch laden en aansluiting op recente beleidsproducten zoals de ontwerp omgevingsvisie, zijn toegevoegd.

#### 2 De nota parkeerbeleid

*De nota is aangepast om beter geïntegreerd te zijn met andere beleidsproducten en toekomstige ontwikkelingen.*

- a De nota legt directe verbanden tussen integraal beleid en geeft kaders voor mogelijke maatregelen. Conform de Omgevingswet is duidelijk welke uitspraken op raads- en op collegeniveau aan de orde zijn.
- b Een belangrijke inhoudelijke keuze is de beperking van toegang tot gemeentelijke parkeervergunningen en -abonnementen, vanwege afname van het bestaande aanbod aan parkeerplaatsen en de woningbouwopgave, die ook de bestaande ruimte beïnvloedt. De nota omschrijft wat een 'autoluwe' omgeving inhoudt en welke rol gebruikersgroepen hierin spelen.
- c De nota behandelt de verbanden tussen beleid en bedrijfsvoering, inclusief klantrelaties, participatie, communicatie, monitoring en financiële huishouding. De gekozen beleidslijn voor het verhogen van de leefkwaliteit leidt voor de parkeersektor tot meer kosten, met name door de omschakeling van straatparkeren naar gebouwde voorzieningen.

#### 3 Parkeer- en stallingsnormen (Bijlage nota parkeerbeleid)

*De parkeernormen zijn gebaseerd op de meest recente kencijfers van het nationaal onderzoeksinstituut CROW uit 2024 (auto) en 2025 (fiets), waardoor de parkeer- en stallingsnormen concreter en gelijkwaardiger zijn.*

- a De normen voor autoparkeren liggen gemiddeld lager dan die van 2013 / 2015. Met name het huursegment heeft lagere kentallen. In combinatie met verruiming van de zones 'centrum' en 'schil' ontstaat doorgaans een lagere norm.
- b Voor woonnormen wordt in plaats van de categorieën 'duur', 'gemiddeld' en 'sociaal' nu uitgegaan van bruto vloeroppervlak. Daarmee ontstaat een objectieve beoordelingsbasis en worden interpretatiediscussies voorkomen.
- c De stallingsnormen voor de fiets zijn fors uitgebreid en sluiten nu op bijna alle categorieën aan die voor de auto gelden.
- d Voor deelmobiliteit en elektrische laadvoorzieningen zijn geen harde eisen gesteld. Reden is dat bij deelmobiliteitprojecten toezeggingen nauwelijks houdbaar blijken. Bij elektrisch laden dringt de markt al aan op voorzieningen. Daarnaast kan een basiseis nieuwe ontwikkelingen soms juist belemmeren.

#### 4. De beleidsregels parkeernormen

*De beleidsregels zijn vereenvoudigd en teruggebracht tot de kern, met een stijl die aansluit bij recente beleidsregels van vergelijkbare steden.*

- a Het aantal beleidsregels is verminderd en tot de kern teruggebracht.
- b Zowel het bepalen als het invullen van de parkeereis is eenvoudiger opgezet. Voor de beleidsregels geldt één hardheidsclausule als basis voor uitzondering,
- c De parkeerzonerings is aangepast op de autonome groei van stedelijkheid en concrete plannen volgend uit de Omgevingsvisie. Concreet betekent dit dat de zones 'centrum' en 'schil' van Deventer zijn verruimd.
- d De procedure voor invoeren of wijzigen van regulering is aangepast. Voor zones 'centrum' en 'schil' is motivatie voor invoering aan het college. Participatie richt zich op de verdere invulling. Dit voorkomt dat processen hiervoor stranden en vermindert de spanning in buurten langs randen van regulering.
- e Aanbevelingen uit recente CROW-publicaties over bijvoorbeeld dubbelgebruik en loopafstanden zijn overgenomen in de voorstellen voor Deventer.

### 3.4. Hoofdkeuze normhoogte ten opzichte van kengetallen CROW

Het CROW is het onderzoeksinstituut dat in opdracht van de rijksoverheid door heel Nederland de parkeerbezetting meet, en op basis daarvan adviezen aan gemeentes geeft. CROW-cijfers heten 'kencijfers'; de gemeente stelt op basis hiervan 'parkeernormen' vast. Het CROW-advies bestaat niet uit één getal, maar een tabel waarin rekening wordt gehouden met een aantal zaken:

- De stedelijkheidsgraad. Deze wordt jaarlijks door het CBS vastgesteld en is voor Deventer 'sterk stedelijk'. De getallen voor andere stedelijkheidsgraden overlappen elkaar, waardoor het niet nodig is bijvoorbeeld in een zone buitengebied van een 'sterk stedelijke' gemeente alsnog voor de kengetalen bij 'laag stedelijk' te kiezen.
- Per functie en gemeentelijke stedelijkheidsgraad zijn er aparte kolommen voor de zones 'centrum', 'schil', 'rest bebouwde kom' (inclusief dorpskommen) en 'buitengebied'. De kencijfers zijn lager in het centrum dan in het buitengebied vanwege de verschillen in bevolkingsopbouw en het aanbod van (fiets en OV) alternatieven per zone.
- Per cel wordt vervolgens een minimum- en een maximum kencijfer genoemd. Elke gemeente kan tussen het minimum en maximum-kengetal zelf voor de hoogte van de parkeernorm per functie kiezen. Kiezen buiten de marges is in de praktijk juridisch onhoudbaar.

De vervolgvraag is daarmee of de Deventer zones in de Nederlandse context vragen om een relatief lage, of juist relatief hoge norm tussen het minimum en maximum kencijfer van het CROW. Voor een middelgrote gemeente als Deventer liggen hiervoor geen juridisch steekhoudende argumenten voor de hand: Deventer is geen randstadmetropool of plattelandsgemeente.

Deventer, als middelgrote 'sterk stedelijke' gemeente, kiest voor het gemiddelde tussen minimum en maximum, wat juridisch het meest houdbaar is. Hoewel een lagere norm wenselijk kan zijn vanwege woningkrapte en kostenverlaging, verhoogt dit de kans op parkeeroverlast. De gekozen norm balanceert deze factoren door het gemiddelde te hanteren.

### 3.5. Grenzen aan beleidsvorming

Het kan voorkomen, dat bepaalde beleidsvraagstukken in de besluitvorming nog niet zijn aangesproken. In sommige gevallen is sprake van aparte trajecten en krijgt het bestuur deze via andere kanalen voorgelegd. Een voorbeeld hiervan zijn de parkeeraspecten van beleid voor minder validen of ten aanzien van het parkeren van vrachtwagens in de bebouwde kom.

Een tweede grens wordt gevormd door de verwachting of een beleidsvraagstuk redelijkerwijs in de komende tien jaren zich reeds dusdanig zal ontwikkelen dat op dit moment hiervoor uitspraken noodzakelijk zijn. Vaak gaat het over complexe vraagstukken waarover in de vakliteratuur nog discussie gaande is en waarvoor nog niet of nauwelijks voorbeelden van elders beschikbaar zijn. Voorbeelden van onderwerpen die hierdoor nog niet aan bod komen zijn bijvoorbeeld:

- Afkoop en eigen parkeervoorzieningen wellicht ook mogelijk maken in schilbuurten - In de wijken rondom het centrum (schilbuurten) wordt onderzocht of parkeereisen kunnen worden ingevuld door een combinatie van het afkopen van parkeerplaatsen en het realiseren van eigen voorzieningen. Dit vereist wel verdere aanscherping van de huidige regelgeving en het oplossen van de vraag hoe de gemeente in vervangende parkeerruimte kan voorzien.
- Nieuw vergunningensysteem op basis van parkeeruren - Er wordt gezocht naar meer flexibiliteit bij het gebruik van vergunningen. In plaats van 24/7 beschikbaarheid is een mogelijkheid om voor alle parkeervergunningen een systeem met een vast aantal uren per kwartaal in te voeren, vergelijkbaar met de huidige regeling voor bezoekers. Wie meer wil parkeren, doet dit op eigen kosten of maakt gebruik van parkeerhubs. Deze maatregel kan in beeld komen als de huidige beleidsactualisatie onvoldoende resultaat oplevert.
- Prioritering bij beperkte parkeercapaciteit - Bij (nieuwbouw)projecten kunnen situaties ontstaan waar minder dan één parkeerplaats per adres in de openbare ruimte resteert. Op dat moment volstaat een reguliere wachtlijst niet meer, of moet deze tenminste worden aangevuld met een prioritering van aanvragers. Om dit in de toekomst beheersbaar te houden moeten de regels voor wie voorrang krijgt op een parkeerplek worden geformuleerd.

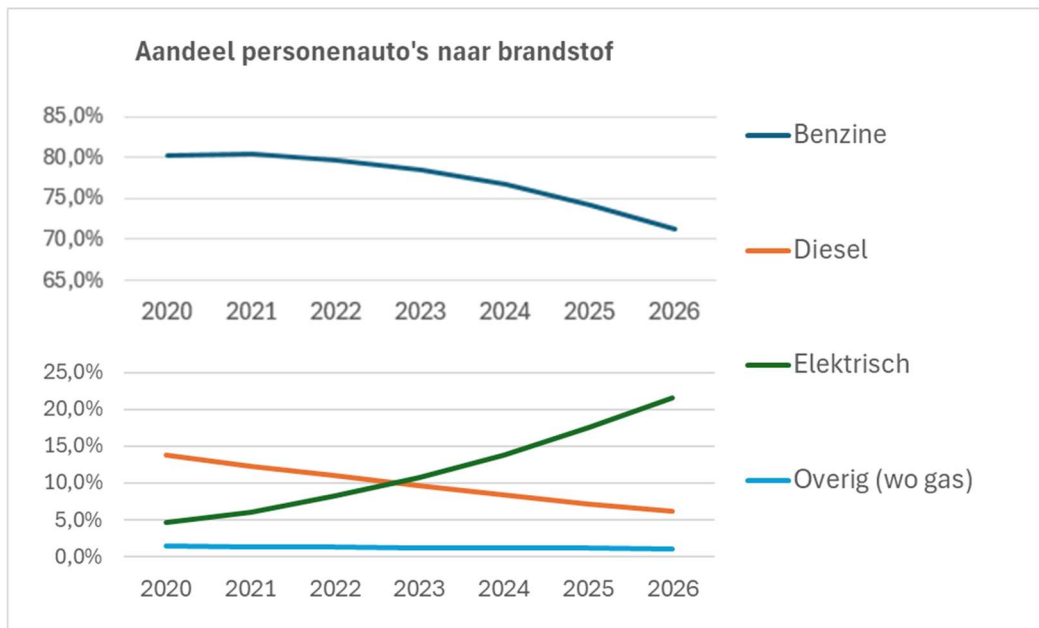
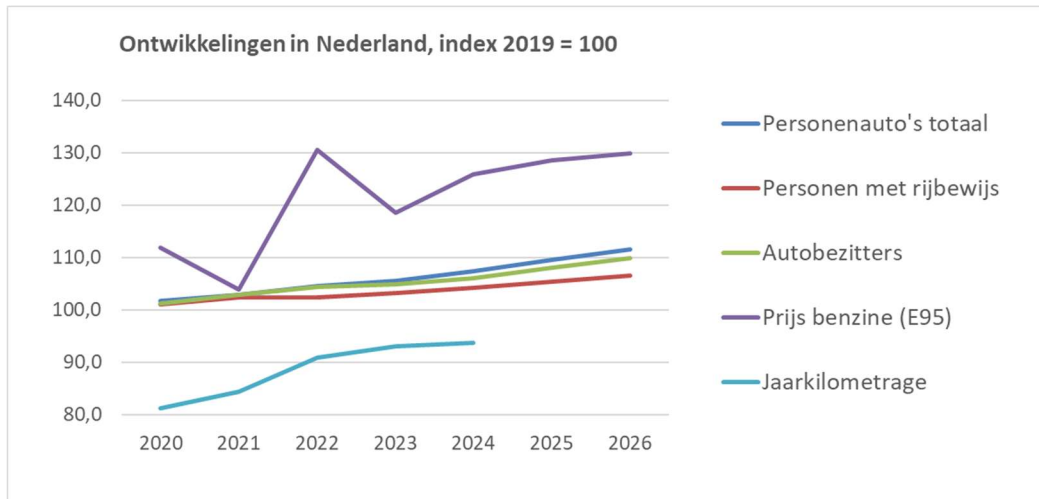
Duidelijk is dat deze onderwerpen wel de aandacht blijven houden en dat wanneer hierover uitspraken noodzakelijk zijn, deze in een volgende actualisatie aan bod zullen komen. In deze versie van de actualisatie worden ze nog niet aangesproken.

### 3.6. Doorkijk vervolg

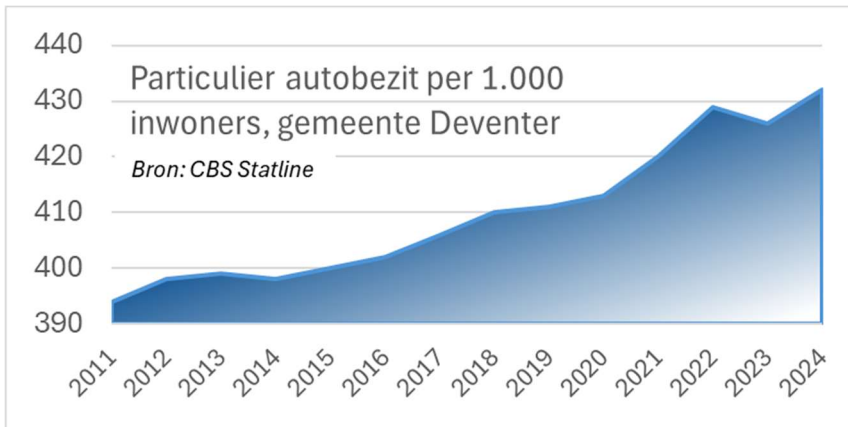
De zienswijzenperiode bestaat uit zes weken waarin de stukken ter inzage liggen en men kan reageren. Vervolgens zal door het college een reactienota worden opgesteld en zullen aangepaste concepten worden samengesteld. Deze worden vervolgens aan het college aangeboden met het verzoek deze aan de raad ter besluitvorming voor te leggen. Na vrijgave door het college zal de inhoudelijke meningsvorming aan de orde komen in de raad in de daarvoor gebruikelijke cyclus van een beeldvormende, oordeelsvormende en besluitvormende sessie.

## Bijlage: Kerngegevens context- en parkeerdata Nederland en Deventer

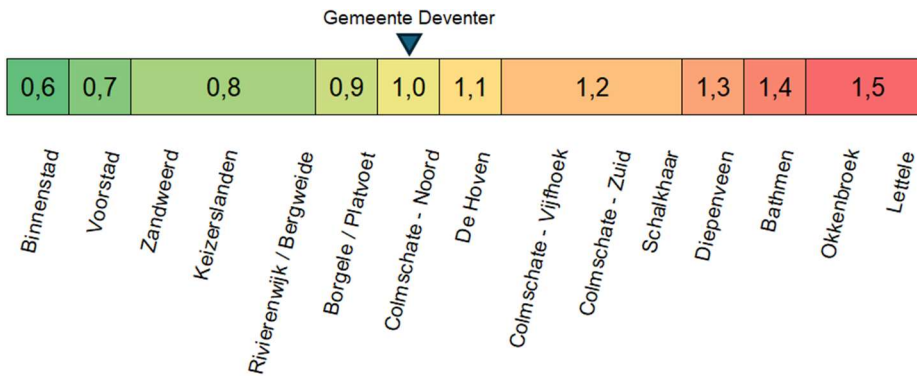
### A. Nationale kengetallen (Bron: CBS Statline i.s.m. RDW en Travelcard BV)



B. Lokale kengetallen (Bron [www.staatvandeventer.nl](http://www.staatvandeventer.nl) en Trajan 2025)



Gemiddeld autobezit per woonadres in wijken en dorpen van de gemeente Deventer, 2025



Overzicht capaciteit, bezetting en parkeerdruk 2023 en 2025 (Centrum plus randen)

