

# Beleidsregels Parkeernormen Deventer 2026



Versie 1.0 Ten behoeve van collegebehandeling

CONCEPT



# Inhoudsopgave

<b>1.</b>	<b>Beleidsregels en normen voor parkeren bij ruimtelijke projecten</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Uitgangspunten en doelstellingen</b>	<b>5</b>
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
<b>3.</b>	<b>De bepaling van de parkeer- en stallingseis</b>	<b>10</b>
3.1	Stap 1: Plaats van de ontwikkeling in de parkeerzoning 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
<b>4.</b>	<b>De invulling van de parkeereis</b>	<b>15</b>
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
<b>5.</b>	<b>Slotbepalingen</b>	<b>20</b>
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 beslissruimte 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.

CONCEPT

## 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 parkeer capaciteit 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 stallingbehoefte 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 stallingvoorzieningen 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 (gezamenlijke) 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.

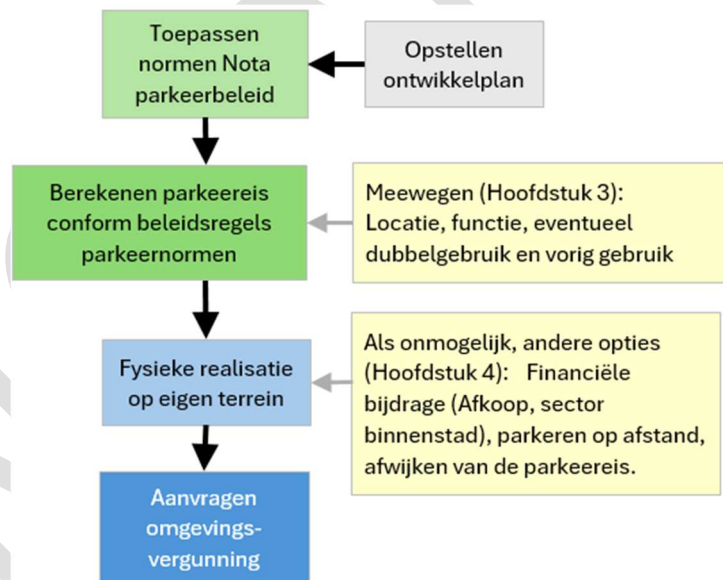
### Hulpmiddelen

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).

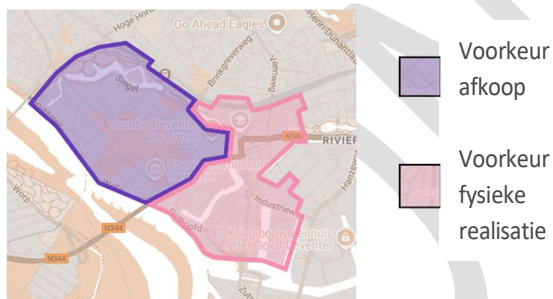
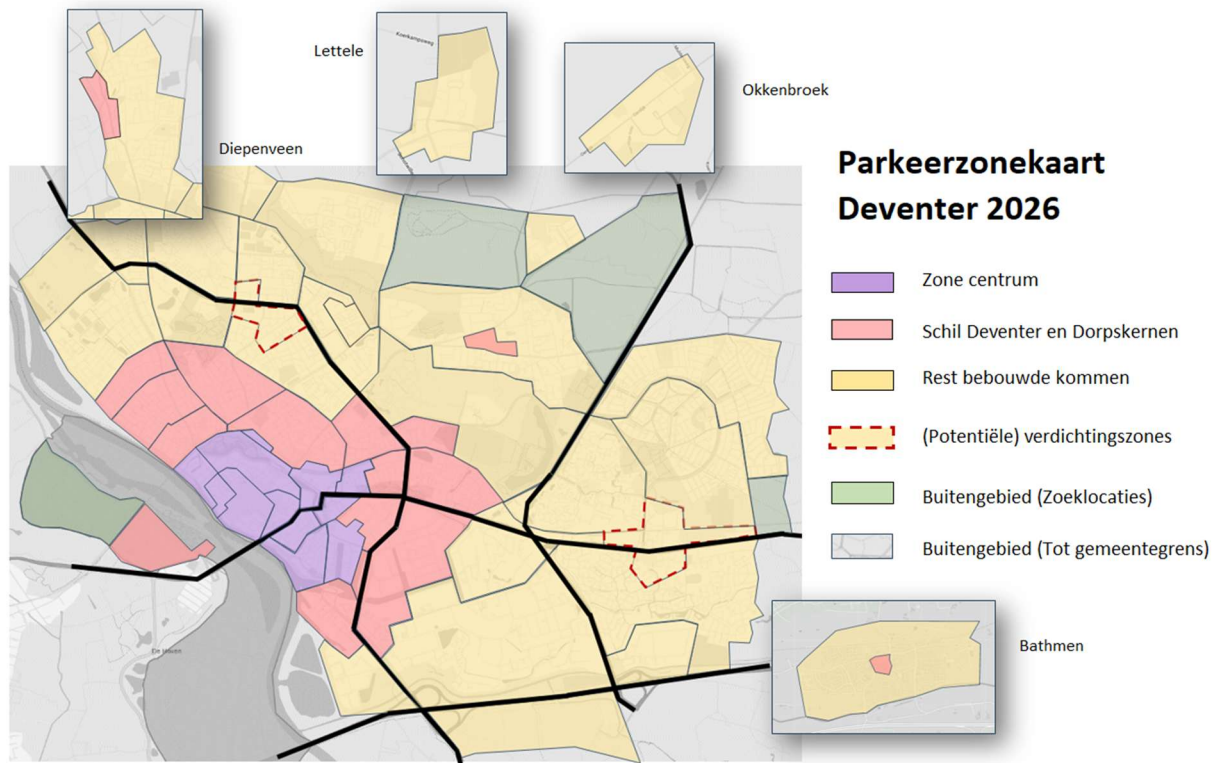
## 2.4 Gebiedsindeling en systematiek van de parkeereis

### Bepaling van de normhoogte

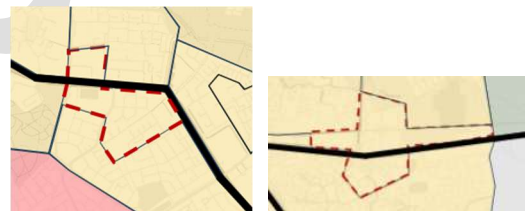
Conform de CROW-richtlijnen wordt voor de gehele gemeente Deventer de stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk' gehanteerd. Om rechtszekerheid en eenduidigheid te bieden, is de parkeernorm per functie vastgesteld op het rekenkundig gemiddelde van de door het CROW geboden bandbreedte. De normen zijn afgerond 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'.**

### 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 parkeersoneringkaart 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 parkeersonering 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](http://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 Parkeersoneringkaart (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 fietsstallingseis 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  $\leq 5$  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 stallingseis voor fiets.
- Uitbreiding van het BVO: Er geldt enkel een stallingseis 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 parkeerbalans 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 bestand 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 nieuw 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 bepalingregels.

### 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: 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 berging 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 afwijkingsmogelijkheden 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 parkeerknoppunt na uitputting van de overige mogelijkheden (1 t/m 4) 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.

## 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](http://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.

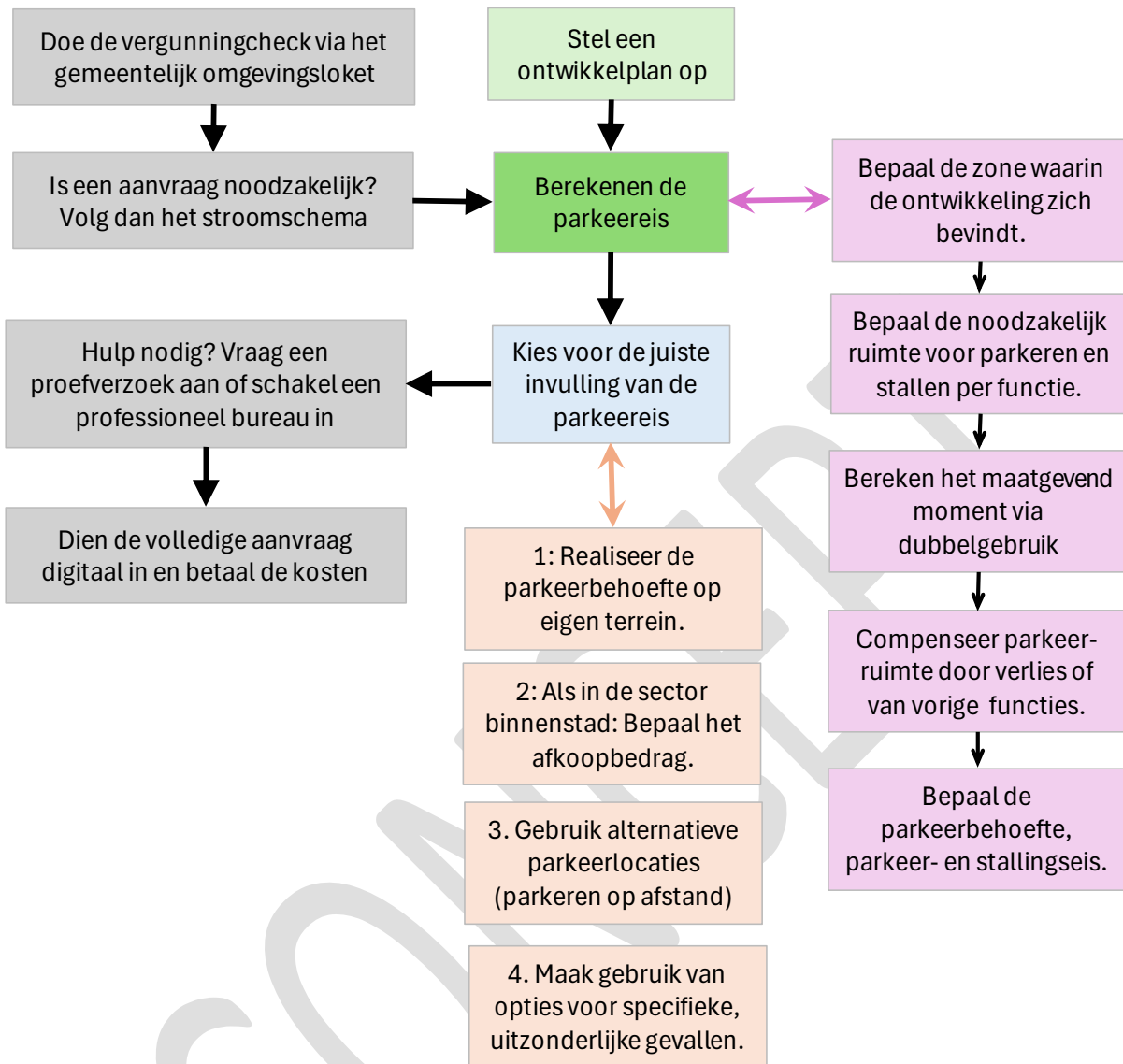
**Beleidsregel 5:** Het realiseren van parkeerplaatsen bij ontwikkelingen moet op eigen terrein plaatsvinden, tenzij de aanvrager onderbouwd voldoet aan tenminste één van de in deze beleidsregels parkeernormen Deventer 2026 beschreven afwijkingscriteria/ vrijstellingen of valt onder beleidsregel 8.

**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	Middag
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 oprit	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

## Bijlage 4 Onderbouwing en systematiek financiële bijdrage

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 parkeer capaciteit. 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.

Modaliteit	Zone		
	Centrum	Schil	Overige
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 kostcijfers 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,-.



## Bijlage 5 Acceptabele loopafstanden vanaf geparkeerde auto

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

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.