

Nota parkeerbeleid Deventer 2026



Concept ten behoeve van zienswijzeprocedure

Versie 1.0 Ten behoeve van collegebehandeling

CONCEPT



Inhoudsopgave

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



1. Inhoud, rol en opbouw van de nota parkeerbeleid

1.1 Aanleiding

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

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

1.2 Samenhang met vastgestelde plannen

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

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

1.3 Samenhang met beleidsregels parkeernormen

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

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

1.4 Besluitvorming en juridische borging

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



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

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

- De Parkeerverordening Deventer.
- De Verordening Parkeerbelastingen Deventer.

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

1.5 Opbouw en leeswijzer

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

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

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

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

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

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

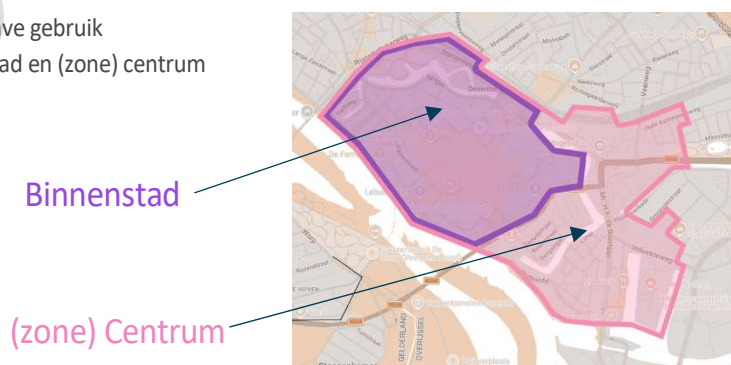
In hoofdstuk 3 komen zowel thematische als gebiedsgerichte uitwerkingen aan de orde. Dit is in lijn met de omgevingsvisie. In de praktijk zullen beide soorten uitwerking van belang zijn en op detailniveau verder ten opzichte van elkaar worden afgewogen. Voor de motivatie brengt dit in de teksten van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

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

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

zone centrum: Dit betreft een breder gebied dat naast de binnenstad ook de Raambuurt, Knutteldorp, het Havenkwartier en de ontwikkelgebieden van De Kien omvat. We gebruiken de aanduiding 'zone centrum' specifiek voor het bepalen van de parkeernormen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Onderstaande figuur geeft de ruimtelijke omvang per term weer.

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



2. Motivatie en inhoudelijke rol van het Deventer parkeerbeleid

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

2.1 Vastgestelde, integrale kaders

2.1.1 Algemene uitgangspunten: Concept omgevingsvisie 2026

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

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

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

Duurzame mobiliteit en het STOMP-principe

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

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

2.1.2 Gebiedsgerichte uitspraken: Mobiliteitsplan binnenstad en periferie

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

Deventer kiest voor een mobiliteitstransitie

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



Zoeken naar een balans tussen gastvrij en leefbaar

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

De kern van de parkeerstrategie

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

2.2 Hoofdpijnen uitwerking van parkeerbeleid

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

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

2.2.1 Richtinggevende uitspraken

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2.2 Beleidsmatige uitwerking

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

Auto parkeren en fiets stallen vormen één uitwerking

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

Reguleren is noodzakelijk

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

Reguleren betekent betaald parkeren

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

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

Bereikbaarheid en leefbaarheid als maatschappelijk goed

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

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

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

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

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

2.3 Kaders voor maatregelen

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

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

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

2.3.1 Basisregels: Slim gebruik en duidelijke ondergrenzen

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

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

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

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

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

2.3.2 Nuancering op basis van soorten parkeeders

Figuur 2 - Ruimte voor alternatieven naar gebruikersgroep

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

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



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

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

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

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

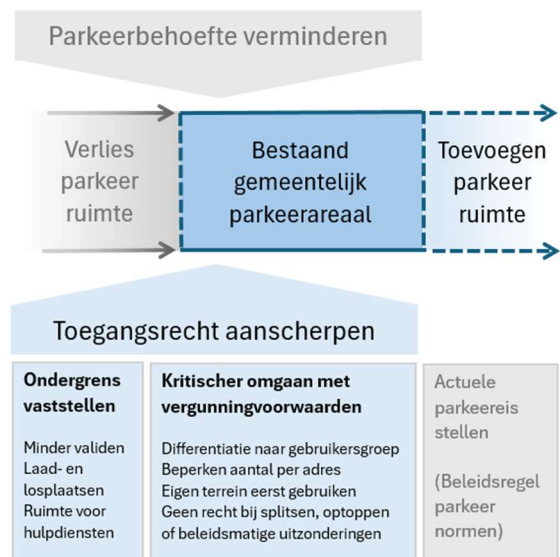
2.3.3 Omgaan met het veranderende parkeerareal

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

Figuur 3 - Omgaan met veranderingen in het parkeerareal

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

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



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

Aanpak I: Toegangsrechten aanscherpen

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

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

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

Aanpak II: Selectief vergroten van het parkeerareaal

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

Mobiliteitshubs aan de rand van de binnenstad

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

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

Medegebruik van commercieel parkeeraanbod

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

3. Doorwerking in parkeerproducten

3.1 Uitwerkingen die wel en niet in deze nota staan

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

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

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

Keuzes in deze nota

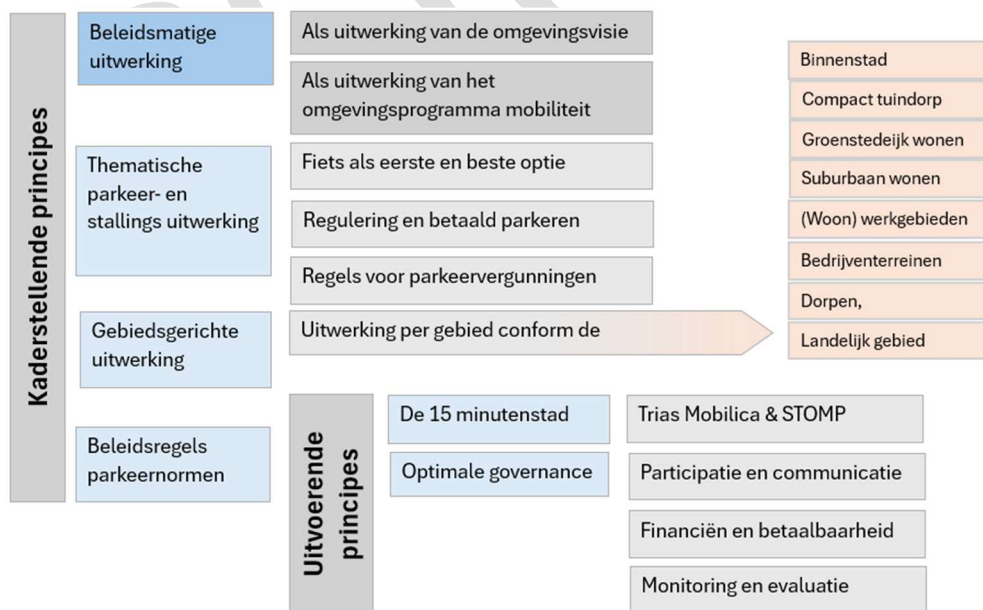
Niet alle parkeeronderwerpen komen in deze nota aan bod. We hebben alleen die thema's geselecteerd die nodig zijn voor de motivering van keuzes in de beleidsregel parkeernormen. Figuur 4 geeft de structuur hiervan weer zoals die in deze nota deels al aan de orde zijn gekomen en deels dit hoofdstuk verder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

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

Wat staat er niet in dit hoofdstuk?

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

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



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

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

Stallen en parkeereisen

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

Infrastructuur en doorstroming

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

Samenhang met het parkeerbeleid

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

3.3 Thematische uitwerking II: Regulering en betaald parkeren

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

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

Transparante tarieven

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



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

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

Handhaving en besluitvorming

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

3.3.1 Kaders voor regulering

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

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

3.3.2 Uitbreiding gereguleerd gebied

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

Wijziging procedure zones centrum en schil

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

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



Figuur 5 – Zone uitbreiding regulering met bevoegdheid college



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

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

Aangepaste procedure zones centrum en schil

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

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

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

3.4 Thematische uitwerking III: Regels voor parkeervergunningen

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

Toewijzing en prioriteit

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

Voorwaarden en geldigheid

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

Digitale dienstverlening

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

Soorten parkeervergunningen en doelgroepen

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

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

Specifieke parkeerplaatsen

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

Parkeren op eigen terrein

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

Een adres komt op de POET- en/of GROEP-lijst te staan als het adres beschikt of kan beschikken over een of meerdere eigen parkeerplaatsen. Een eigen parkeerplaats kan een parkeerplaats op eigen terrein zijn, maar ook een oprit of inpandige parkeerplaats bij het pand of wooncomplex.

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

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

Parkeerzones en geldigheid

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

Geen of beperkt aantal parkeervergunningen

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

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

3.5 Gebiedsgerichte uitwerking

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

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

De binnenstad (parkeerzone centrum): nadruk op leefbaar

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

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

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

Uitgangspunten voor de binnenstad (parkeerzone centrum):

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

Compact tuindorp (parkeerzone schil): gemengd gebied

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

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

Uitgangspunten voor compact tuindorp (parkeerzone schil):

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Parkeren bij evenementenlocaties

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

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

Uitgangspunten voor **evenementen**:

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

Werkgebieden en bedrijventerreinen: overloop voorkomen en bedrijfsvoering mogelijk maken

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

Een bijzonder probleem van bedrijvenlocaties is het stallen van niet dagelijks gebruikte auto's, zoals campers, tweede auto's en oldtimers, maar ook de weekend- en nachtstalling van vrachtwagens en aanhangers. Voor het vrachtauto parkeren is in de algemene plaatselijke verordening in de kom van Deventer een parkeerverbod voor vrachtwagens vastgelegd. Het tegengaan van langdurig parkeren vraagt een specifieke regeling. Als dit het dagelijkse gebruik van parkeren door de bedrijven bemoeilijkt, is een nachtelijk parkeerverbod of betaald parkeren gedurende de nachtelijke uren mogelijk. Echter, dit dient aan te sluiten op de behoeftes van lokaal betrokkenen en dient voorzien te zijn van concrete invulling van de handhaving.

Uitgangspunten voor **werkgebieden en bedrijventerreinen:**

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

3.6 Parkeren en stallen bij ruimtelijke ontwikkelingen

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

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

Handelswijze bij grootschalige gebiedsontwikkelingen

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

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

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

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

Aanbevelingen (geen voorschriften)

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

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

Deelmobiliteit

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

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

Elektrisch laden

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

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

Afwijkende fietsen

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

Wanneer de functie van een gebouw daarom vraagt, blijft het uiteraard gewenst dat de stallingsruimte qua afmetingen en inrichting hierop wordt aangepast. Eventuele extra eisen en de wijze van invulling zien we dan als maatwerk.

4. Organisatie en bedrijfsvoering

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

4.1 Klant en participatie

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

Participatie

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

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

Communicatie

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

Betaalgemak en digitalisering

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

Eenduidigheid en vindbaarheid

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

4.2 Financiële huishouding

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



Financiën en de raad

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

Beheersing van gemeentelijke kosten

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

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

Kosten voor de gebruiker

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

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

4.3 Monitoring en interne bedrijfsvoering

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

Toekomstgerichte planning

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

Digitale innovatie en systemen

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

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

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

	Pagina 1/3				Aandeel bezoek	Eenheid
	Centrum	Schil	Overig beb. kom	Buiten gebied		
Fiets						
Hoofdgroep wonen						
Koop, huis, vrijstaand	5,0	5,0	5,0	5,0		woning
Koop, huis, twee onder één kap	5,0	5,0	5,0	5,0		woning
Koop, huis, tussen of hoekhuis	5,0	5,0	5,0	5,0		woning
Koop, appartement, >100 m2 bvo	5,0	5,0	5,0	5,0		woning
Koop, appartement, 75-100 m2 bvo	4,3	4,3	4,3	4,3		woning
Koop, appartement, <75 m2 bvo	3,3	3,3	3,3	3,3		woning
Huur, huis, vrije sector	5,0	5,0	5,0	5,0		woning
Huur, huis, sociale huur	5,0	5,0	5,0	5,0		woning
Huur, appartement, vrij, >100 m2 bvo	5,0	5,0	5,0	5,0		woning
Huur, app, vrije sector, 75 - 100 m2 bvo	4,3	4,3	4,3	4,3		woning
Huur, app, vrije sector, <75 m2 bvo	3,3	3,3	3,3	3,3		woning
Huur, app, sociale huur, >100 m2 bvo	5,0	5,0	5,0	5,0		woning
Huur, app, sociale huur, 75-100 m2 bvo	4,3	4,3	4,3	4,3		woning
Huur, app, sociale huur, <75 m2 bvo	3,3	3,3	3,3	3,3		woning
Huur, app, sociaal / vrij, < 30 m3 bvo	2,5	0,4	0,5	0,5		woning
Idem ('campuscontract')	1,4	1,4	1,4	1,4		kamer
Aanleunwoning, serviceflat	0,6	0,6	0,6	0,6		woning
Kleine eenpersoonswoning (Tiny house)	2,5	2,5	2,5	2,5		woning
Waarvan bezoekers per woning (Op te tellen bij bovenstaande normen)	0,3	0,3	0,25	0,2		
Hoofdgroep werken						
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,7	1,2	1,1	0,8		100 m2 bvo
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	3,0	2,1	1,4	1,1		100 m2 bvo
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekers- extensief (industrie, werkplaats e.a.)	1,4	1,1	0,9	0,9		100 m2 bvo
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekers- extensief (loods, opslag e.a.)	0,6	0,5	0,4	0,4		100 m2 bvo
Bedrijfsverzamelgebouw	1,2	0,9	0,8	0,7		100 m2 bvo
Particuliere opslagruimte	n.v.t.	n.v.t.	6,0	6,0		Vestiging
Hoofdgroep winkelen en boodschappen						
Buurtsupermarkt	3,7	2,7	2,1	n.v.t.		100 m2 bvo
Fullservice supermarkt	5,4	4,1	3,5	n.v.t.		100 m2 bvo
Grote supermarkt (XL)	5,4	4,1	3,5	n.v.t.		100 m2 bvo
Groothandel (levensmiddelen)	n.v.t.	1,7	1,4	n.v.t.		100 m2 bvo
Groothandel (Algemeen)	n.v.t.	1,7	1,4	n.v.t.		100 m2 bvo
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum						
- Met 20.000 - 30.000 inwoners	3,3	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.		100 m2 bvo
- Met 30.000 - 50.000 inwoners	3,4	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.		100 m2 bvo
- Met 50.000 - 100.000 inwoners	3,8	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.		100 m2 bvo
- Met 100.000 - 175.000 inwoners	3,9	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.		100 m2 bvo
- Met meer dan 175.000 inwoners	3,6	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.		100 m2 bvo



Fiets

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

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

Hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning

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





Fiets

Pagina 3/3

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

Hoofdgroep horeca en (verblijfs)recreatie

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

Hoofdgroep gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

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

* 2013: Bezoek- en medewerkersnorm opgeteld

** per deels gelijktijdige plechtigheid

Hoofdgroep onderwijs 2025

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



Hoofdgroep wonen

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

Hoofdgroep werken

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

Hoofdgroep winkelen en boodschappen

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

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

Hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning

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

	Centrum	Schil	Overig beb. kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Eenheid
	2,9	3,7	4,4	5,1	97%	100 m2 bvo
	3,5	4,3	5,3	6,1	98%	100 m2 bvo
	3,7	4,6	5,5	6,4	98%	100 m2 bvo
mw	4,7	3,7	4,4	5,1	97%	boerderij
mw	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,4	90%	per box
mw	8,0	8,0	8,0	8,0	99%	ha netto terrein
mw	n.v.t.	n.v.t.	8,0	8,0	99%	ha netto terrein
	n.v.t.	1,3	1,4	1,5	100%	10 tuinen
mw	n.v.t.	7,5	10,5	13,5	99%	per tuin

Hoofdgroep horeca en (verblijfs)recreatie

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

Hoofdgroep gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

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

Hoofdgroep onderwijs

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

Voetnoten bij de tabel auto parkeernormen

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

Bijlage 2: Hoofdpijnen beleidsregels parkeernormen Deventer 2026

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

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

Parkeernormen auto en fiets zijn de basis voor de parkeereis

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

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

Parkeeroplossingen

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