



Parkeerbeleidsplan

Definitief januari 2013

Parkeerbeleidsplan

Definitief januari 2013

(Vastgesteld door Raad op 30/1/2013)

Inhoudsopgave

SAMENVATTING 5

VOORWOORD 7

1 INLEIDING 8

- 1.1. Algemeen 8
- 1.2 Aanleiding 8
- 1.3 Leeswijzer 8

2 AMBITIES EN DOELSTELLINGEN 9

- 2.1 Ambities 9
- 2.2 Doelstellingen 9

3 PROBLEEMANALYSE EN OPGAVE 10

- 3.1 Algemeen 10
- 3.2 Binnenstad 10
 - 3.2.1 Analyse huidige situatie 10
 - 3.2.2 Opgave voor de toekomst 11
- 3.3 Schilwijken 12

4 UITGANGSPUNTEN 14

- 4.1 Autoluwe binnenstad 14
- 4.2 Schilwijken 14
- 4.3 Financieel 14
- 4.4. Doelgroepen 14
- 4.5. Locatie parkeervoorzieningen 15

5 VISIE EN KADERS BINNENSTAD 16

- 5.1 Een flexibele en robuuste parkeeroplossing 16
- 5.2 Binnenstad benutten en beprijzen 16
 - 5.2.1. Parkeerinformatiesysteem 16
 - 5.2.2. Flits – parkeren 17
 - 5.2.3 Park en Walk 18
 - 5.2.4 Slimmer benutten in binnenstad 18
 - 5.2.5 Particuliere terreinen 19
- 5.3 Uitbreiden capaciteit binnenstad 19
 - 5.3.1. Parkeergarage Sluiskwartier en parkeergarage Wilhelminabrug 19
 - 5.3.2 Nieuwstraatgarage 19
 - 5.3.3 Parkeren de Worp (Deventer) 20
 - 5.3.4 Parkeren de Worp (Voorst) 20
 - 5.3.5 Parkeren Grote Kerkhof en Nieuw Markt 20
- 5.4 Samenvatting en fasering maatregelen 20

6 VISIE EN KADERS SCHILWIJKEN 23

- 6.1 Een complete schil 23
- 6.2 Een combinatie van betaald parkeren en vergunningparkeren 23
- 6.3 Gereedskapskist voor bewoners 24
- 6.4 Fasering maatregelen schilwijken 25
- 6.5 Oplossing voor uitwijkers 25

7 OVERIGE GEBRUIKERSGROEPEN, GEBIEDEN EN KADERS 27

- 7.1 Gehandicapten parkeerplaatsen 27
- 7.2 Parkeerplaatsen voor elektrische auto's en greenwheels 27
- 7.3 Nota parkeernormen 28
- 7.4 Parkeren bij basisscholen 28
- 7.5 Parkeren bij buurt – en winkelcentra 28
- 7.6 Parkeren in woonwijken 29
- 7.7 Parkeerareaal in bezit van andere exploitanten 29
- 7.8 Aandeel parkeerareaal 29
- 7.9 Digitalisering 30

8 UITVOERING EN FINANCIËN 31

9 MONITOREN 32

10 MARKETING 33

11 RISICOPARAGRAAF 34

LITERATUURLIJST 35

BIJLAGEN 36

- Bijlage 1: Overzicht van maatregelen en activiteiten 37
- Bijlage 2: Uitgangspunten schilwijken 39
- Bijlage 3: Maatregelen vergunningen schilwijken en bedrijvenvergunningen binnenstad 40
- Bijlage 4: Uitgangspunten elektrische oplaadpunten en greenwheels 41
- Bijlage 5: Oplossingsrichtingen Nota Parkeernormen 42

SAMENVATTING

Deventer is een gastvrije gemeente en dat willen we ook blijven. Het parkeerbeleidsplan ondersteunt de ambities van Deventer om een prettige stad te blijven om in te wonen, werken, winkelen en recreëren.

Binnenstad

Visie

Deventer streeft naar een autoluwe binnenstad. Dit betekent dat de binnenstad vooral parkeergelegenheid moet bieden voor kort bezoek. Bezoekers die langere tijd in de binnenstad moeten zijn kunnen hun auto aan de rand van de binnenstad parkeren, vooral in de parkeergarages. Bewoners van de binnenstad moeten binnen een acceptabele loopafstand van hun woning kunnen parkeren.

Maatregelen

Op dit moment wordt de parkeercapaciteit in de binnenstad niet volledig benut. Om dit te verbeteren nemen we de volgende maatregelen:

- Een nieuw parkeerinformatiesysteem dat via digitale borden de bezoeker informeert hoeveel parkeerplaatsen er beschikbaar zijn op de verschillende parkeerlocaties.
- We introduceren flitsparkeren (half uur) in de binnenstad. Dit maakt het mogelijk om vlot en makkelijk een flitsbezoek aan de binnenstad te brengen.
- Looproutes van en naar de parkeergarages aan de rand van de stad maken we duidelijker en aantrekkelijker. Het streven is dat de beleving van de stad begint, zodra je de auto uitstapt.
- Tariefmaatregelen, zodat het parkeren aan de randen en vooral in de garages goedkoper is dan het parkeren op straat in de binnenstad. Maar we gaan ook de tijden van betaald parkeren op straat uitbreiden.
- We kijken kritisch naar het huidige vergunninghoudersysteem: wie verlenen we een vergunning en wie niet?
- We gaan het gebruik van slecht gebruikte parkeerlocaties stimuleren door bijvoorbeeld voordelige jaar kaarten te verkopen.
- Op langere termijn bekijkt de gemeente de mogelijkheden van het benutten van particuliere terreinen in de binnenstad. In overleg met beheerders zijn er terreinen die wellicht ingezet kunnen worden op de piekmomenten.

Door de capaciteit beter te benutten kunnen we op korte termijn (2013- 2014) de parkeervraag in de binnenstad opvangen. Op de middellange termijn (2014- 2016) komt er extra parkeercapaciteit. Zo blijft de tijdelijke parkeergarage onder de Wilhelminabrug langer staan en zetten we in op uitbreiding van de capaciteit aan het Muggenplein, de Worp en in de Nieuwstraatgarage. Op de lange termijn zorgt de geplande parkeergarage Sluiskwartier voor de nodige parkeercapaciteit. Deze garage vervangt de Wilhelminabruggarage en het parkeren in de Sluisstraathof en vangt het tekort in de binnenstad op.

Schilwijken

Visie

Bewoners van de wijken rond de binnenstad moeten binnen acceptabele loopafstand van hun woning kunnen parkeren. De parkeerplaatsen in deze schilwijken zijn dan ook primair bedoeld voor vergunninghouders (bewoners, hun bezoek en bedrijven), maar andere gebruikers worden niet uitgesloten.

Maatregelen

- Parkeerregulering: als blijkt dat de parkeerdruk in een schilwijk hoog is kan het parkeren in de wijk gereguleerd worden door het invoeren van een combinatie van betaald parkeren en parkeren voor vergunninghouders. De gemeente gaat alleen over tot parkeerregulering als er voldoende draagvlak in de wijk is. Als dit het geval is, dan stelt de gemeente een uitvoeringsplan op. Dit plan wordt aan de wijk voorgelegd en vervolgens uitgevoerd, tenzij de wijk daar in meerderheid op tegen is.
- Beter benutten parkeercapaciteit: om te voorkomen dat door invoering van parkeerregulering het probleem in de ene wijk verschuift naar de andere wijk, gaan we onder meer de inzet van onderbenutte parkeerterreinen aan de randen van de stad onderzoeken. Ook kijken we hoe

we de capaciteit in de schilwijken beter kunnen benutten, bijvoorbeeld op tijdstippen dat de bewoners hier minder hinder van ondervinden.

Overige kaders en maatregelen

Er zijn ook nog enkele kaders, maatregelen die niet onder het kopje binnenstad of schilwijk passen. Het gaat hierbij om het volgende:

- Het herzien van de locaties en het gebruik van de gehandicaptenparkeerplaatsen. Het streven is om bij openbare voorzieningen (bijvoorbeeld bibliotheek) en winkelcentra een algemene gehandicaptenparkeerplaats te hebben. Door de parkeerduur te beperken, zorgen we ervoor dat deze parkeerplaatsen worden gebruikt door de mensen waarvoor ze bedoeld zijn; de bezoekers van de openbare voorzieningen.
- Daar waar financieel en technisch haalbaar, komen oplaadpunten voor elektrische auto's in de gemeentelijke garages. De garages zijn immers de tankstations van de toekomst.
- Het instrument voor het stellen van een parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen gaat veranderen. Nu gebruiken we hiervoor nog de bouwverordening, in de toekomst is wettelijk geregeld dat dit anders moet. Om hierop voorbereid te zijn stelt de gemeente binnenkort een Nota Parkeernormen op. Daarbij worden de huidige parkeernormen geactualiseerd en de systematiek van het toepassen van deze normen herzien.
- De parkeermaatregelen die we nemen bij scholen bestaan altijd uit een combinatie van fysieke maatregelen en maatregelen waarmee we het gedrag willen beïnvloeden (voorlichting, educatie). Bij fysieke maatregelen kijken we vooral naar de mogelijkheden van het dubbelgebruik van ruimten. Bijvoorbeeld een schoolplein dat gebruikt wordt als parkeerplaats op tijden dat er geen kinderen spelen.
- Ook in de woonwijken buiten de schil streven we naar een balans tussen voldoende parkeerplaatsen en een aantrekkelijke en veilige leefomgeving. Bij de op te stellen Nota Parkeernormen wordt dan ook de ruimtelijke kwaliteit van een gebied meegenomen.
- Bij de meeste buurt - en winkelcentra is op dit moment geen parkeerregulering. Bezoekers kunnen gratis en ongelimiteerd parkeren. Als dit problemen oplevert, gaan we op zoek naar een passende oplossing (gebruik plaatsen elders, aanleg parkeerplaatsen of regulering). Net als bij de schilwijken zal de gemeente de aanvrager ondersteunen bij het onderzoeken van de parkeerdruk en initieel draagvlak.
- Om te kunnen blijven sturen op het parkeerbeleid is het essentieel dat de gemeente ten minste tweederde van de parkeerruimte zelf beheert. Dit aandeel hebben we nu en het streven is om dat te behouden.
- We willen met digitalisering de dienstverlening verbeteren en het beheer efficiënter maken om kosten te besparen.

Tot slot

Tijden veranderen en niemand kan de toekomst voorspellen. Dit parkeerbeleidsplan speelt in op deze dynamiek door parkeeroplossingen te bieden voor verschillende scenario's. De eindsituatie is dan ook flexibel, zo is de omvang en capaciteit van de garage in het Sluiskwartier nog bij te stellen. Bij alle mogelijke oplossingen is het wel van belang dat we toewerken naar een systeem waarbij alle parkeeroplossingen kostendekkend zijn. Oftewel: de gebruiker of belanghebbende betaalt.

VOORWOORD

Gastvrijheid is troef

Deventer is een gastvrije gemeente en dat willen we ook blijven. Nog meer dan nu zullen bewoners en bedrijven kansen benutten om bezoekers hierheen te trekken. Het parkeerbeleid ondersteunt hun ambitie. Een doordacht en begrijpelijk parkeersysteem zorgt ervoor dat de binnenstad goed bereikbaar is en blijft. Door gericht te sturen op parkeren, kan ook de gewenste ruimtelijke kwaliteit in zowel de binnenstad als de woonwijken behaald worden.

De historische binnenstad en de wijken daar vlak omheen stammen grotendeels uit een tijdperk dat er nog geen auto's waren. Dat geeft een historische kwaliteit waar we dagelijks van genieten, maar het is een uitdaging om het hedendaagse verkeer daarin een goede plaats te geven. Voor bewoners en voor mensen die slecht ter been zijn of maar heel kort in de binnenstad moeten zijn blijven er plaatsen in de binnenstad zelf. Voor wie wat langer in de binnenstad moet zijn, is er altijd snel een prettige plek aan de rand daarvan. Zo komt er ruimte om de aantrekkelijkheid van de binnenstad zelf te vergroten. Het parkeervraagstuk in de binnenstad moet niet worden afgewenteld op de omliggende wijken. Daarom krijgen bewoners van die wijken de mogelijkheid om te regelen dat ze meer kans op een plaats in de buurt hebben.

We leven in een gemeente die zich ontwikkelt, waar situaties steeds veranderen. Het parkeersysteem moet dus ook flexibel zijn. Voorliggend beleid laat zien dat we in staat zijn in te springen op deze dynamiek.

Parkeerbeleid is de verschillende belangen, die vaak tegenstrijdig zijn, in redelijk evenwicht brengen. Gesprekken met verschillende belanghebbenden vormen dan ook de basis van dit plan. In het voorliggende parkeerbeleidsplan is naar een zo goed mogelijke balans gezocht tussen deze verschillende belangen. Dit alles binnen de ruimtelijke en financiële kaders. Want ook in Deventer wordt de ruimte steeds schaarser en deze schaarse ruimte kost geld. Gratis parkeren bestaat dan ook niet, er is altijd iemand die de rekening betaalt. We willen toe naar een parkeersysteem dat zelfvoorzienend is.

Om de ambities van Deventer waar te maken, gaat er de komende jaren veel gebeuren op het gebied van parkeren. Dit is ingrijpend, maar uiteindelijk hebben we een robuuste parkeeroplossing die aansluit bij de ambities en ontwikkelingen in de stad. Want bij dat alles blijft gastvrijheid troef.

Marco Swart
Wethouder ruimtelijke ontwikkeling en bereikbaarheid

1. Inleiding

1.1 Algemeen

Voor u ligt het parkeerbeleidsplan van de gemeente Deventer. Dit plan gaat over kaders voor de komende vijf jaar, die van belang zijn voor de hele stad en die niet op straat of buurniveau afgewogen kunnen worden.

Parkeerbeleid is een geschikt instrument om de leefbaarheid te verbeteren, te sturen op bereikbaarheid, te werken aan de ruimtelijke kwaliteit en het levert een bijdrage aan de economische vitaliteit van de stad. Parkeren heeft raakvlakken met verschillende belangen, het onderwerp leeft. Je hoeft de krant maar open te slaan of het onderwerp parkeren komt langs: "Winkeliers balen van parkeerellende", "Parkeerplekken alleen voor bezoeker", "Noorderbergpoortgarage weer open" etc. Maar parkeren is ook complex door de verscheidenheid aan belangen, die soms volkomen tegengesteld zijn. Gesprekken met belanghebbenden vormen de basis van dit plan. Waarbij dit plan de belangen zo goed mogelijk in evenwicht brengt, binnen de aanwezige ruimtelijke en financiële kaders.

Het parkeervraagstuk bestaat uit vier aspecten, die steeds weer terugkomen in dit parkeerbeleidsplan:

- Omvang en kenmerken van de vraag (wie zijn de gebruikers, hoeveel zijn het er en wat zijn hun kenmerken?);
- Kwaliteit en kwantiteit van het aanbod (ligging en inrichting garages en terreinen, bereikbaarheid);
- Parkeerregime (tarieven, vergunningen, handhaving, regelgeving);
- De organisatie en het beheer (monitoren, financieel, taken en rollen, communicatie en klachten).

Dit plan gaat niet over fietsparkeren, taxi- en vrachtwagenparkeren.

1.2 Aanleiding

Deventer ontwikkelt, groeit en heeft ambities. Dit vraagt om een geactualiseerd parkeerbeleid:

- De huidige beleidsdoelen en maatregelen staan beschreven in een kadernotitie uit 2005 en zijn uitgewerkt in het uitvoeringsplan parkeerbeleid uit 2007. Ruim 7 jaar na het verschijnen van de kadernotitie is actualisatie op zijn plaats.
- In 2011 heeft de raad het beslisdocument "Bericht aan de stad: Deventer binnen bereik, uitkomsten bereikbaarheidsconclaf" vastgesteld. Parkeren is een essentieel onderdeel van dit bereikbaarheidsconclaf. De conclusies uit het conclaf worden overgenomen in dit beleid en vormen zo onderdeel van het gemeentelijke parkeerbeleid.
- Daarnaast vragen de ambities voor de binnenstad om het parkeerbeleid tegen het licht te houden. Bijvoorbeeld de tarieven en parkeernormen.
- Er is een toenemende vraag naar kaders voor het invoeren van een parkeerregime in de schilwijken.

1.3 Leeswijzer

Dit parkeerbeleidsplan begint met het formuleren van de ambities en doelstellingen van de stad en specifiek voor parkeren. Vervolgens geeft hoofdstuk 3 een analyse van het probleem en kijken we naar de toekomst, waarbij we inzoomen op de ontwikkelingen van de komende vijf jaar. De aandacht van dit plan ligt vooral bij de binnenstad en de schilwijken omdat daar de komende jaren de grootste ontwikkelingen zullen plaatsvinden op het gebied van parkeren. In hoofdstuk 4 zijn vervolgens een aantal uitgangspunten geformuleerd die de basis vormen voor het in hoofdstuk 5, 6 en 7 beschreven beleid. Ook hierbij is weer de indeling binnenstad (hoofdstuk 5) en schilwijken (6) gebruikt. Echter niet alle onderwerpen zijn in te delen in deze twee categorieën, vandaar dat in hoofdstuk 7 de overige gebruikersgroepen, gebieden en kaders staan beschreven. Hoofdstuk 8 gaat vervolgens over de financiën, hoofdstuk 9 over monitoren en hoofdstuk 10 over marketing. Hoofdstuk 11 beschrijft tenslotte verschillende scenario's en oplossingsrichtingen voor als de toekomst er toch anders uit ziet.

2. Ambities en doelstellingen

2.1 Ambities

De ambitie van Deventer is het bieden van een hoogwaardige ruimte om in te leven. Daarbij wil Deventer een aantrekkelijke vestigingsplaats blijven voor bedrijven. Dit parkeerbeleid ondersteunt het behalen van deze ambities.

Parkeren is geen doel op zich, maar altijd ondersteunend aan een ander doel, zoals de economische vitaliteit van de stad en de leefbaarheid en veiligheid van een woonwijk. Bezoekers en bewoners komen niet naar Deventer om te parkeren, maar ze komen om er te wonen of de binnenstad te beleven. Goed bereikbare en voldoende parkeerplaatsen dragen wel bij aan de economische vitaliteit en de beleving van de stad. We creëren daarom goed bereikbare parkeerplaatsen, afgestemd op de verschillende doelgroepen en een prettige wandelroute van de parkeerplaats naar de bestemming.

2.2 Doelstellingen

In de programmabegroting is de ambitie van een hoogwaardige ruimte vertaald in de volgende gewenste effecten:

- Deventer heeft een leefbare woon-, werk- en verblijfsomgeving
- Deventer is een bereikbare gemeente

In dit parkeerbeleid worden deze effecten vertaald in de volgende doelstellingen:

1. *Leefbare schilwijken waar bewoners nog wel hun auto kunnen parkeren.* Bewoners ervaren steeds minder parkeerproblemen bij de eigen woning. Inwoners waarderen het parkeervergunningsstelsel positief.
2. *Parkeren moet bijdragen aan de economische vitaliteit van de stad.* Dit doen we door te streven naar een autoluwe, maar wel goed bereikbare binnenstad. Deze doelstelling is behaald als:
 - a. de capaciteit en de bezetting van de parkeerplaatsen aan de randen (o.a. de garages) is toegenomen, zodat daar in de regel altijd voldoende plaats is.
 - b. er voldoende parkeerplaatsen in de binnenstad aanwezig zijn voor specifieke doelgroepen, o.a. bewoners, kort parkeerders, mensen met een gehandicaptenkaart.
 - c. het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad is afgenomen van 1200 parkeerplaatsen in 2012 naar 1100 in 2015¹.

¹ Programmabegroting 2012 - 2015

3. Probleemanalyse en opgave

3.1 Algemeen

Behalve een verkeerskundig vraagstuk is parkeren ook een ruimtelijk vraagstuk. De beschikbaarheid van fysieke ruimte en het karakter van de omgeving zijn daarbij belangrijke aspecten. Parkeren maakt in grote delen van de stad prominent onderdeel uit van de openbare ruimte. Straten en pleinen die vol staan met geparkeerde auto's worden soms als naargeestig ervaren, maar het tegendeel – lege parkeerplaatsen – eveneens. Het realiseren van parkeeroplossingen is dan ook onlosmakelijk verbonden met de ruimtelijke kwaliteit van onze omgeving.

De gemeente is verantwoordelijk voor een goede ruimtelijke ordening. Daarvoor zijn verschillende instrumenten voorhanden. Een van die instrumenten is de bouwverordening, daarin is nu de eis met betrekking tot parkeren verwoord. Met betrekking tot deze verordening spelen twee vraagstukken:

1. In de toekomst vervallen mogelijk de stedenbouwkundige bepalingen van de bouwverordening, waaronder de parkeerbepaling. Zeer waarschijnlijk moet er dus naar een ander instrument dan de bouwverordening gezocht worden. Zodat ook in de toekomst het parkeren bij nieuwe ontwikkelingen getoetst kan worden.
2. De huidige systematiek en normen, zoals deze beschreven is in de bouwverordening, kennen nadelen. In het verleden zijn gewenste ontwikkelingen vastgelopen, omdat deze ontwikkelingen niet aan de parkeereis konden voldoen. De opgave is om een eenduidig parkeerbeleid te ontwikkelen, dat zowel tegemoet komt aan de parkeerbehoefte in de stad als anticipeert op de (gewenste) ruimtelijke kwaliteiten en ontwikkelingen van de stad.

Onderstaande probleemanalyse concentreert zich op de binnenstad en de schilwijken. In de overige dorpen en woonwijken zijn de parkeerproblemen, als deze zich voordoen, van veel kleinere omvang en te specifiek voor dit parkeerbeleidsplan.

3.2 Binnenstad

3.2.1 Analyse huidige situatie

Recent parkeeronderzoek² laat zien dat er in de huidige situatie voldoende parkeercapaciteit aanwezig is in de binnenstad. De restcapaciteit van de betaalde parkeerplaatsen is op het drukste moment, de zaterdagmiddag, ongeveer 30%³.

Wel is er sprake van een scheve verdeling, op en rondom het Grote Kerkhof is de bezettingsgraad bijna 100% op de zaterdagmiddag. Dit wordt door de winkeliers als een groot probleem ervaren. Aan deze kant van de binnenstad is behoefte aan parkeerplaatsen voor bezoekers, die even een boodschap willen doen. Het recente onderzoek laat zien dat aan de noordwestkant van de binnenstad (Singels) minder druk is met parkeerders tijdens het piekmoment.

Eerdere onderzoeken en tellingen in het kader van het bereikbaarheidsconclaaf kwamen uit op dezelfde conclusie.

Op een doordeweekse dag⁴ is de bezetting van het aantal betaalde parkeerplaatsen veel lager. Bijna 60% van de betaalde parkeerplaatsen⁵ is dan niet bezet. Ook hier geldt dat de druk het hoogste is in rondom het kernwinkelgebied. Alleen rondom de Bink (Brink en Zandpoort) is sprake van een hoge parkeerdruk, hier ligt de bezettingsgraad boven de 85%. Op andere locaties, zoals het Grote Kerkhof, Nieuw Markt, Stromarkt is de bezettingsgraad onder de 85%.

Dit wil zeggen dat er nog voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn op een doordeweekse dag en de zoektijd en daardoor ook het zoekverkeer beperkt is.

² Zie parkeermonitor binnenstad Deventer 2012 op www.kennisnet.deventer.nl

³ De restcapaciteit is 40% als ook de volgende terreinen meegeteld worden in de balans: P&R terrein Handelskade, Beestenmarkt en Hoge Rij, Beestenmarktgarage en achterdek Leeuwenbrug.

⁴ Parkeeronderzoek maart 2012 kent ook een telmoment op de dinsdagochtend (9:00-10:30) en de dinsdagmiddag (14:00-15:30), waarbij de middag maatgevend is.

⁵ Inclusief gratis parkeren op de Worp

Deventer kent parkeerplaatsen die specifiek zijn aangewezen voor vergunningparkeren. Hier is ook in beperkte mate restcapaciteit op het piekmoment⁶. Daarnaast hebben vergunninghouders ook nog de flexibiliteit dat ze kunnen parkeren op de betaalde parkeerplaatsen, iets waar veel gebruik van wordt gemaakt. In totaal zijn op het drukste moment ruim 1000 vergunninghouders die parkeren in de binnenstad.

In 2010 is de beleving van de parkeersituatie onderzocht door middel van een parkeerpeiling. In de meeste gebieden ondervindt een groot deel van de bewoners wel eens problemen met het parkeren bij de eigen woning, maar alleen de bewoners in binnenstad – centrum geven ook een onvoldoende voor het parkeren. Bij het bezoek aan de binnenstad, om te winkelen of uit te gaan, beoordeelt het grootste deel de bereikbaarheid van de parkeergelegenheden overwegend als goed. Een ruime meerderheid geeft aan geen parkeerproblemen te ondervinden bij het winkelen of bij het uitgaan. De bereikbaarheid van de parkeergarages en de parkeerpleinen wordt overwegend als goed beoordeeld.

Deventer kent een aantal grote evenementen en activiteiten (o.a. Deventer op Stelten, Dickens Fes-tijn, wedstrijden Go Ahead Eagles) waarbij de vraag naar parkeerplaatsen zeer groot is. Deze situaties komen beperkt voor en zijn zeer specifiek. Dit plan biedt dan ook geen kaders voor deze extreme pieksituaties. In samenwerking met de organisatoren van deze evenementen zal per situatie naar een oplossing gezocht moeten worden.

3.2.2 Opgave voor de toekomst

Niemand kan de toekomst voorspellen, hoeveel parkeerplaatsen in de toekomst precies noodzakelijk zijn, weten we niet. Wat we wel weten is dat de binnenstad van Deventer van grote strategische waarde is voor de economische en culturele ontwikkeling voor Deventer en omgeving. Belanghebbenden zijn gebaat bij een eenduidig parkeerbeleid, dat door een robuuste opzet voldoende flexibiliteit biedt voor toekomstige ontwikkelingen. Daarom is bij dit plan van onderstaande onderbouwing uitgegaan.

Door actuele ontwikkelingen, waaronder het internet winkelen, verandert het gebruik van de binnenstad. Deventer wil aantrekkelijk blijven voor bezoekers en investeert daarom o.a. in een boeiende beleefstad en vrije informatiestad (Economische visie 2020). Mensen zullen dus naar de binnenstad van Deventer blijven komen. De vraag is echter met welk vervoermiddel de bezoeker naar de binnenstad komt. Aan de ene kant groeit het autobezit in Deventer nog steeds. Aan de andere kant zet Deventer ook in op goede fietsroutes, OV voorzieningen en tijd – en plaats onafhankelijk werken ('het nieuwe werken'), met als ambitie een afname van het aantal ritten per auto. Het tijdstip van parkeren heeft ook invloed op de parkeerbalans. We leven tegenwoordig in een 24 uren economie, met als gevolg spreiding van winkel – en werktijden. Dit zal ook een effect hebben op het parkeergedrag van mensen. Mogelijk is er in de toekomst minder sprake van een piekbelasting, maar van meer spreiding.

Er zijn zowel ontwikkelingen die zorgen voor een afname als een toename van het aantal bezoeken aan de binnenstad per auto. Onderstaande berekeningen gaan uit van een evenwicht in af – en toename, dat wil zeggen we gaan uit van een gelijk aantal bezoeken aan de binnenstad per auto als in de huidige situatie.

Bovenstaande wil nog niet zeggen dat het huidige parkeerareaal ook voldoende is voor de toekomst.

Er is een aantal ontwikkelingen waardoor de capaciteit zal afnemen. Denk hierbij aan het verdwijnen van parkeren op het Burseplein. Maar ook de Wilheminabruggarage en Sluisstraathof zullen verdwijnen als er met het Sluiskwartier gestart wordt. Daarnaast heeft gemeente de ambitie om de pleinen autovrij te maken. In totaal gaat het om een afname van de capaciteit van circa 725 parkeerplaatsen.

Er is een aantal projecten die voor extra parkeerdruk in de binnenstad zullen zorgen. Welke ontwikkelingen exact gaan plaatsvinden en wat de parkeeropgave zal zijn weten we nu niet⁷. Maar we kunnen wel een inschatting maken. Mogelijk wordt bij de ontwikkelingen zoals wonen boven winkels, nieuw theater en filmhuis en de nieuwe bibliotheek niet voorzien in het parkeren op eigen terrein. Het parkeren moet dus elders opgevangen worden. Daarnaast zal de ontwikkeling van de Boreel en Houtmarkt nog afgerond worden. Ook hier zal niet in extra parkeren worden voorzien, voor een deel (afhankelijk van de functies) voorziet de Boreelgarage al in de parkeercapaciteit. Maar deze parkeer-

⁶ Parkeeronderzoek maart 2012 laat zien dat het piekmoment ligt op de donderdagochtend tussen 5:30 en 7:00. Dit is logisch omdat op dit tijdstip de meeste bewoners thuis zijn en hun auto parkeren.

⁷ Bij de projecten vindt de toets op parkeren plaats bij het aanvragen van de omgevingsvergunning.

druk zal welk drukken op de huidige restcapaciteit. Inschatting is dat het de komende jaren om een extra vraag van circa 400 parkeerplaatsen op de zaterdagmiddag gaat.

Uitgaande van deze ontwikkelingen en ambities zal er de komende jaren, door afname van de capaciteit en toename van de vraag, een aanvullende behoefte zijn aan circa 1.125 parkeerplaatsen op het piekmoment, de zaterdagmiddag. Voor een deel kan deze vraag opgevangen worden in bestaande garages, een deel van de benodigde capaciteit is dus al aanwezig (bijvoorbeeld Boreelgarage). Hoofdstuk 7 geeft een compleet overzicht van de te nemen maatregelen om deze vraag op te vangen.

Onderstaande tabel geeft weer hoe deze vraag voor de zaterdagmiddag is opgebouwd.

	Afname capaciteit o.a.	Inschatting van projecten die zorgen voor een extra parkeerdruk tov huidige situatie en waarbij mogelijk niet extra in parkeren op eigen terrein wordt voorzien
	Verdwijnen Burseplein	Wonen boven winkels
	Pleinen autovrij	Voltooiing Boreel en Houtmarkt
	Verdwijnen Wilhelminabruggarage	Nieuw theater en filmhuis
	Verdwijnen terrein Sluisstraathof	Nieuwe Bibliotheek
Totaal (za. middag)	725	400

3.3 Schilwijken

Het betaald parkeren in de binnenstad heeft ook invloed op het parkeren in de wijken eromheen. Uitwijkgedrag onder bezoekers van winkel – en andere functies uit de binnenstad is meestal beperkt. Een deel van de werknemers van ondernemers en instellingen wijken wel uit naar de omliggende wijken. Dit komt omdat voor deze doelgroep de kosten van betaald parkeren al snel oplopen en zij als langparkeerder daarom bereid zijn voor een goedkopere parkeerplaats verder te lopen. Gevolg is dat de schilwijken volstromen met auto's die daar lang parkeren. In een deel van de schilwijken (Voorstad Centrum, Raambuurt en gedeelte van de Rivierenwijk) geldt al een parkeerregime. Maar ook over de overige schilwijken ontvangt de gemeente regelmatig klachten. Bewoners kunnen hun auto niet meer kwijt en de hulpdiensten ondervinden hinder van foutief geparkeerde auto's. De gedachte is dan ook om de regulering in de schilwijken uit te breiden en de 'schil' als het ware te volmaken.

Dit zal niet het probleem oplossen voor alle auto's in alle wijken. In een beperkt aantal woonwijken leidt het autobezit in relatie tot het aantal beschikbare parkeerplaatsen tot parkeerproblemen. Meestal betreft dit vooroorlogse wijken met smalle straten die nooit berekend zijn op een autobezit dat groter is dan het aantal huishoudens. Dit betreft bijvoorbeeld het gebied De Hoven en specifieke straten in de omgeving van de Davostraat. Een parkeerprobleem van deze soort is moeilijker aan te pakken, omdat er niet direct een categorie geparkeerde auto's aan te wijzen is die in de buurt niet thuis hoort.

Dit parkeerbeleidsplan gaat zowel in op maatregelen om de schilwijken leefbaar te houden, maar ook op een oplossing voor de werknemers uit de binnenstad die nu in de schilwijken parkeren.

Parkeerprobleem ervaren door bewoners

In Deventer ervaren bewoners een parkeerprobleem als zij regelmatig de auto niet dichtbij de eigen woning kunnen parkeren. Het CROW spreekt over acceptabele loopafstanden voor bewoners van maximaal 100 meter. Maar wat door bewoners acceptabel gevonden wordt hangt sterk af van de lokale situatie. Uit de Parkeerpeiling 2010 bleek dat 66% van de bewoners van een schilwijk mét parkeerregulering weleens een parkeerprobleem ervaart bij de eigen woning. Maar mede gezien de grote hoeveelheid vrije parkeerplaatsen overdag is dit getal op zichzelf nog geen reden om als gemeente meteen in actie te komen.

	Als u een auto heeft, op welke afstand van uw woning kunt u over het algemeen uw (meest gebruikte) auto parkeren?			
	op eigen terrein	ik kan mijn auto bijna altijd binnen 100m van mijn huis parkeren	ik moet de auto vaak verder dan 100m van mijn huis parkeren	niet van toepassing
Binnenstad	14%	40%	25%	22%
De Hoven	24%	61%	5%	10%
Oude Zandweerd	16%	62%	5%	17%
Voorstad-oost	15%	44%	18%	23%
Voorstad-centrum	6%	54%	15%	24%
Voorstad-overig	16%	62%	4%	18%
Rivierenwijk/ Bergweide	27%	47%	6%	20%
Zandweerd	40%	39%	0%	20%
Keizerslanden	28%	41%	3%	28%
De Vijfhoek	74%	18%	2%	6%
Colmschate-noord	38%	47%	6%	9%
Colmschate-zuid	58%	33%	2%	8%
Diepenveen	75%	22%	0%	3%
Bathmen	78%	19%	0%	3%
Deventer	43%	38%	5%	14%

Opmerking bij bovenstaande tabel: tabel is voortgekomen uit een onderzoek waarbij er een aselechte steekproef heeft plaatsgevonden onder de bewoners van Deventer. Hierbij zijn verschillende buurten samengenomen.

4. Uitgangspunten

4.1 Autoluwe binnenstad

De ruimtelijke en functionele kwaliteit zijn één van de speerpunten uit het ambitiesdocument voor de binnenstad. We willen een stad die de moeite waard is om er te wonen, te werken en te recreëren, maar die wel goed bereikbaar is. Maar andersom geldt ook: de bereikbare stad moet wel voldoende verblijfbaar zijn.

Een autoluwe binnenstad moet daar aan bijdragen. Niet autovrij, maar autoluw. We maken onderscheid in bezoekers en bewoners.

Voor parkeren bezoekers betekent dit dat de parkeerplaatsen die er zijn in de binnenstad gebruikt worden door mensen die kort in de binnenstad moeten zijn. Denk hierbij aan bezoekers van winkels die even een boodschap doen, mensen die iemand afzetten bij bijvoorbeeld een woning, of iemand die bedrijfsmatig kort maar dichtbij zijn bestemming moet zijn. De bezoeker die langer in de binnenstad moet zijn faciliteren we aan de randen van het gebied. Deze parkeerder parkeert vooral in de parkeergarages.

Maar ook bewoners parkeren voor langere tijd in de binnenstad. Een leefbare binnenstad is gebaat bij deze menging van functies. Bij wonen hoort dus ook de mogelijkheid om te parkeren. Dit hoeft niet voor de deur, maar wel binnen een acceptabele loopafstand van de woning.

In de binnenstad spreken we van een hoge parkeerdruk als de bezettingsgraad⁸ boven de 85% ligt. Als de parkeerplaatsen geconcentreerd liggen (bijvoorbeeld parkeerterreinen en parkeergarages) spreken we van een hoge parkeerdruk als de bezetting boven de 90% ligt.

4.2 Schilwijken

Problemen in de schilwijken worden ervaren als mensen hun auto niet meer dichtbij hun woning kunnen parkeren of lang moeten zoeken naar een parkeerplaats, beide veroorzaakt door een hoge parkeerdruk. In de schilwijken spreken we van een hoge parkeerdruk als op wekelijks terugkerende piekmomenten de bezettingsgraad boven de 85% ligt. Een hoge parkeerdruk is niet voldoende om een parkeerregime in te voeren, in principe zal de gemeente pas overgaan tot een regime, als er ook voldoende draagvlak onder de bewoners is.

Straten waar een parkeerregime wordt ingevoerd grenzen in principe direct aan een gebied waar al regulering geldt. Dit om te voorkomen dat er her en der straten ontstaan met wel of geen regime. Als de regulering van een gebied overwogen wordt, dan wordt het te verwachten uitwijkgebied in één keer in de planvorming meegenomen. Dit gebeurt zodanig, dat deze extra gebieden wel de gelegenheid krijgen direct mee te doen, maar niet de invoering in het probleemgebied tegen kunnen houden.

De in dit beleidsplan genoemde maatregelen zijn gebaseerd op een aantal uitgangspunten, deze uitgangspunten staan in bijlage 2. Bij de vertaling van dit beleid, zullen deze uitgangspunten leidend zijn.

4.3 Financieel

Parkeren kost geld, ook gratis parkeren wordt door iemand betaald (overheid, vastgoedeigenaar, ondernemer). Deventer wil toe naar een systeem waarbij het parkeren zelfvoorzienend is, daarbij hantieren we zoveel mogelijk het principe dat de gebruiker en de veroorzaker betalen.

4.4 Doelgroepen

Parkeergedrag en parkeerwensen verschillen per doelgroep. Niet iedereen kan op hetzelfde moment op dezelfde locatie gefaciliteerd worden. Daarnaast moet het parkeersysteem eenduidig zijn, zonder

⁸ Bezettingsgraad is het aantal geparkeerde voertuigen gedeeld door het aantal parkeerplaatsen.

te veel uitzonderingen. Omdat binnen de financiële en ruimtelijke kaders een optimale parkeeroplossing voor iedereen niet haalbaar is, formuleren we doelgroepen:

In de binnenstad is de bezoeker de primaire gebruikersgroep tijdens winkeltijden. Buiten deze winkeltijden zijn dat ook de bezoekers (nu meer vanuit de horeca en vrije tijd in plaats van winkelbezoek) en bewoners (1^{ste} auto). Er zijn enkele specifieke woongebieden in de binnenstad, zoals het Bergkwartier en het Noordenbergkwartier waar bewoners ook overdag de primaire gebruikersgroep zijn. Werknemers die over het algemeen langer in de stad verblijven, behoren niet tot de primaire gebruikersgroepen, zij kunnen parkeren aan de randen van de stad.

In de schilwijken zijn in de woonstraten de wijkbewoners (1ste auto) én hun bezoek de primaire gebruikersgroepen. Bij buurt- en wijkwinkelcentra zijn dit tijdens winkeltijden bezoekers van de winkels. Buiten deze winkeltijden zijn dit de bewoners en hun bezoek.

4.5 Locatie parkeervoorzieningen

Als maat voor situering van parkeerplaatsen ten opzichte van functies kan de acceptabele loopafstand tussen parkeerplaats en het bestemmingsadres als richtlijn dienen. De acceptatie van die loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. De acceptatie van loopafstanden vertoont marges. Deze marges worden onder andere bepaald door:

- De aantrekkelijkheid van de looproute;
- De parkeerordening en prijsstelling
- De concurrentiekracht van de alternatieven.

In onderstaande tabel⁹ zijn ter illustratie acceptabele loopafstanden voor enkele hoofdfuncties opgenomen.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstanden
Wonen	100 meter
Winkelen	200-600 meter
Werken	200- 800 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Aanvullend aan bovenstaande tabel hanteert de gemeente Deventer, vanwege het historische karakter van de binnenstad, voor woningen in het centrumgebied acceptabele loopafstanden tot 600m¹⁰.

Bovenstaande loopafstanden zijn slechts richtlijnen en dus geen normen. Naast het aspect acceptabele loopafstanden speelt het te voeren parkeerbeleid een grote rol in de locatie van de parkeerfaciliteiten. Zo is het gevolg van een autoluwe binnenstad dat voor bepaalde functies in de binnenstad de loopafstand tot de grote parkeerfaciliteiten groter zal zijn.

⁹ Bron: Publicatie 317: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, CROW, 2012

¹⁰ Bouwverordening, paragraaf 4.2. bij de toelichting van de toepassingsrichtlijnen bij artikel 2.5.30

5. Visie en kaders Binnenstad

5.1 Een flexibele en robuuste parkeeroplossing

Deventer werkt toe naar een robuuste parkeeroplossing. Hierbij zijn er, ook op het piekmoment, voldoende parkeerplaatsen voor bewoners, bezoekers en werknemers. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen in het hart van de binnenstad, rondom het kernwinkelgebied is beperkt. Daarom hanteren we de volgende principes:

- De parkeerplaatsen die er op straat zijn in de binnenstad worden gebruikt door mensen die even kort in de binnenstad moeten zijn. Denk hierbij aan bezoekers van winkels die een boodschap doen, mensen die iemand afzetten bij bijvoorbeeld een woning, of iemand die bedrijfsmatig kort maar dichtbij zijn bestemming moet zijn. Hiervoor introduceren we het 'flits-parkeren'.
- De bezoeker die langer in de binnenstad moet zijn faciliteren we aan de randen van het gebied. Deze parkeerder parkeert vooral in de parkeergarage.
- Ook bewoners parkeren voor langere tijd in de binnenstad. Een leefbare binnenstad is gebaat bij deze menging van functies. Bij wonen hoort dus ook de mogelijkheid om te parkeren. Dit hoeft niet voor de deur, maar wel binnen een acceptabele loopafstand van de woning.

5.2 Binnenstad benutten en beprijzen

In de huidige situatie wordt de aanwezige parkeercapaciteit niet volledig gebruikt. Deze restcapaciteit ligt bijna allemaal aan de noordzijde van het centrum. Terwijl er juist aan de zuidzijde (omgeving Grote Kerkhof) ook behoefte is aan parkeerplaatsen. Toch is het mogelijk deze restcapaciteit beter te benutten door het parkeren slimmer te organiseren. In dit hoofdstuk staan een aantal benuttings – en beprijzingsmaatregelen genoemd.

5.2.1 Parkeerinformatiesysteem

Deventer is een gastvrije stad. Bezoekers willen we dan ook zo goed mogelijk van informatie voorzien, ook op het gebied van parkeren. Het parkeerinformatiesysteem zal hier aan bijdragen. Met informatie over de situatie op de route naar de parkeerlocaties kan de automobilist kiezen waar hij of zij zijn auto gaat parkeren. Met deze informatie:

- Vindt de automobilist zo snel mogelijk een vrije parkeerplaats naar haar/ zijn keuze;
- Worden de parkeerlocaties efficiënter en doelmatiger gebruikt;
- Wordt het overige verkeer zo snel mogelijk ontdaan van onnodig zoekverkeer. Dit is bevorderlijk voor de doorstroming en de verkeersveiligheid.



Figuur 1 – parkeerroute Deventer¹¹

¹¹ Dit is een weergave van de parkeerroute langs de verschillende parkeerfaciliteiten. Niet alle weergegeven terreinen zijn onderdeel van het parkeerinformatiesysteem.

Deventer kiest voor een informierend systeem. Aan de hand van de getoonde informatie (en onder meer reden van bezoek en bekendheid met de omgeving) maakt de bezoekende automobilist keuze voor een bepaalde parkeerlocatie. De automobilist krijgt dus volledige informatie (dus ook over de parkeerlocaties verderop op de route) en maakt op basis daarvan zelf zijn keuze.

Voor een goed functionerend informierend systeem heeft deelname van alle andere exploitanten van garages en terreinen de voorkeur.

5.2.2 Flits – parkeren in de binnenstad

Op dit moment parkeren veel mensen met een bedrijvenvergunning en bezoekers die voor langere tijd in de binnenstad moeten zijn op straat of op de pleinen in de binnenstad. Hierdoor is het soms lastig om een parkeerplaats dicht bij de bestemming te vinden. Deze ruimte willen we deels vrij maken voor de bezoekers die kort in de binnenstad moet zijn. Dit kan iemand zijn die even een boodschap wil doen in de stad of een automobilist die iemand, die bijvoorbeeld slecht ter been is, ergens wil ophalen of wegbrengen. De binnenstad blijft dus voor iedereen bereikbaar. We doen dit door op strategische locaties (o.a. rondom het kernwinkelgebied) gebieden aan te wijzen die (in ieder geval tijdens winkel-tijden) alleen te gebruiken zijn voor kort parkeerders. We noemen dit flits – parkeren.

De komende jaren gaan we circa 100 a 150 parkeerplaatsen op straat omzetten in flits parkeerplaatsen. Onderzoek laat zien dat 15% van de bezoekers met de auto, korter dan een half uur in de stad blijft. Schatting is dat op basis van circa 2000 parkeerders op het piekmoment (zaterdagmiddag) er behoefte is aan circa 300 (=15%) parkeerplaatsen waar kort geparkeerd kan worden. Ervan uitgaande dat een deel van deze kortparkeerders ook in de garages en voorlopig ook elders op straat zal parkeren, beginnen we met 100 a 150 flitsparkeerplaatsen. In eerste instantie komen in aanmerking omgeving Grote Kerkhof, Nieuwe Markt, Stromarkt, Pikeursplaats en Zandpoort¹². Dit zijn strategisch gekozen locaties, nabij het kernwinkelgebied en redelijk verspreid over de binnenstad.

Dit plan bevat geen gedetailleerde uitwerking van het flits – parkeren. Deze uitwerking volgt de komende jaren en krijgt vorm in o.a. de parkeerverordeningen. Bij de uitwerking zal ook de ruimtelijke inpassing een rol gaan spelen. We starten in 2013 met een eenjarige pilot op de Stromarkt. Deze pilot gaan we evalueren, waardoor de duur, de locaties en het tarief nog kunnen wijzigen.

Toelichting op pilot flitsparkeren Stromarkt

De flits – parkeerplaatsen zijn bedoeld voor kort parkeerders die even de stad in moeten (voor een boodschap, iemand of iets wegbrengen) en dus dicht bij hun bestemming willen parkeren. Deze parkeerplaatsen hebben een hoge turn over, zodat de kans op een parkeerplaats hoog is. Deze hoge turn over realiseren we door de tarieven aan te passen. Het eerste half uur is het tarief gelijk aan de zone binnenstad. Daarna gaat het tarief sterk omhoog. In eerste instantie hanteren we geen parkeerdurbeperking, omdat we mensen niet weg willen jagen uit de binnenstad. Als iemand onverwachts toch langer blijft, dan kan dat, maar wel tegen hoger tarief.

De grote uitdaging op straat, met name op korte termijn, is om duidelijk te maken wat nu flits - parkeren is. In de eindsituatie zijn er alleen nog maar flits - parkeerplaatsen en vergunningparkeren. Echter zolang er geen alternatief voorhanden is kan het aantal parkeerplaatsen op straat niet drastisch afnemen en zal er ook op straat geparkeerd worden. Het onderscheid tussen flits - parkeren en 'gewoon' betaald parkeren is dan lastig aan te geven. Daarom zullen we op zoek gaan naar goed te definiëren, aaneengesloten terreinen/ parkeerplaatsen.

De komende jaren zullen bezoekers ook nog elders in de binnenstad kunnen parkeren op straat (bv Verzetslaan, Singel, Nieuwe Markt). De ambitie van autoluwe pleinen betekent dat het parkeren op straat steeds meer afneemt. Dit parkeren wordt opgevangen in de parkeergarages en terreinen aan de randen van de stad.

¹² Na realisatie Sluiskwartiergarage is Zandpoort de toegangsroutte tot het centrum, afhankelijk van de inrichting van deze straat zal flits parkeren hier nog wel of niet mogelijk zijn.

Om deze ambitie van autoluwe pleinen te realiseren is een gefaseerde marsroute nodig om helder te krijgen welke maatregelen stapsgewijs noodzakelijk (en mogelijk) zijn en of, en zo ja wanneer, het eindbeeld uiteindelijk gerealiseerd kan worden. Dit is geen uitwerking in het kader van het parkeerbeleidsplan, maar heeft een veel bredere uitwerking en plan nodig. Immers alleen de auto's van het plein is onvoldoende om de visie van de autoluwe binnenstad te realiseren.

5.2.3 Park en Walk

Park & Walk betekent parkeren voor zowel een kortere als langere verblijfsduur aan de rand van de binnenstad om vervolgens via aantrekkelijke looproutes (binnen circa 5 tot 10 minuten lopen) de gewenste bestemming te bereiken. Park & Walk parkeergarages en -terreinen 'aan de rand' zijn respectievelijk de parkeergarage Wilhelminabrug / Sluiskwartier, De Boreel, Beestenmarkt, Leeuwenbrug, Nieuwstraatgarage, P&R terrein. De looproutes van en naar genoemde garages moeten duidelijker en aantrekkelijker worden. Het streven is dat de beleving van de stad begint zodra je de auto uitstapt. Deze routes en het realiseren van de beleving is dus nog een opgave voor de komende jaren.

5.2.4 Slimmer benutten in de binnenstad

Om de bestaande parkeerplaatsen slimmer te benutten moet er een verschuiving plaatsvinden vanuit het straat parkeren in de binnenstad naar parkeren aan de randen. Op deze manier komt er ruimte vrij in de directe nabijheid van bestemmingen, deze plaatsen kunnen dan ingezet worden voor het flits parkeren. De volgende maatregelen gaan we nemen om de bestaande parkeerplaatsen beter te benutten:

- De bewoners kunnen nog steeds op straat in de binnenstad parkeren. Grotere gebieden die uitsluitend een woonfunctie hebben zullen specifiek voor vergunninghouders blijven. Hierbij valt te denken aan het Bergkwartier en Noorderbergkwartier¹³. Daarnaast zullen ook specifieke terreinen (bijvoorbeeld Muggenplein) en garages (te bouwen garage onder stadskantoor) voor vergunninghouders/ abonneementhouders worden ingezet.
- Totdat het flits parkeren volledig is doorgevoerd en we dus alleen nog vergunninghouders parkeren en flits parkeren in de binnenstad hebben, is er sprake van een tijdelijke situatie. In deze tijdelijke situatie hebben de overige parkeerplaatsen in de binnenstad zowel een functie voor betaald parkeerders als vergunninghouders. Deze parkeerplaatsen gaan we allemaal onder het betaald parkeerregime laten vallen. Dit systeem geeft meer flexibiliteit dan een vergunninghoudersgebied. Vergunninghouders kunnen wel op de betaalde parkeerplaatsen parkeren (muv flits - parkeerplaatsen). Op deze manier wordt het parkeren in de binnenstad eenduidiger en duidelijker. Dit zal stapsgewijs doorgevoerd worden, waarbij we het gebruik monitoren, zodat we eventueel kunnen bijsturen.
- De tarieven zullen per locatie verschillen. Zo zullen de parkeerplaatsen aan de randen en in de gemeentelijke garages goedkoper zijn dan de gefiscaliseerde parkeerplaatsen op maai-veld. Op deze manier wordt het parkeren in de binnenstad voor de bezoeker die langer in de stad verblijft onaantrekkelijker en kunnen ambities zoals de autoluwe pleinen op den duur ook gerealiseerd worden. Ook gaan we het verschil in prijs tussen vergunningen en abonneementen verkleinen, om vergunninghouders te stimuleren ook in de garages te gaan parkeren.
- Deventer kent op dit moment een ruimhartig systeem voor het toekennen van bedrijvenvergunningen. Dit is een maatregel die eens kritisch tegen het licht gehouden moet worden. In bijlage 3 staan deze maatregelen verder uitgewerkt. Hierbij is het wel van belang dat er alternatieven aanwezig zijn, dit kunnen alternatieve vervoerswijzen zijn (gestimuleerd door een mobiliteitsplan vanuit een bedrijf) of alternatieve parkeerlocaties. Deventer is namelijk gebaat bij een mix aan functies, bedrijvigheid op bepaalde plekken in de binnenstad levert hier ook een bijdrage aan.
- In de parkeergarages moet altijd betaald worden voor het parkeren. Op straat betaalt een parkeerder tot 20:00 en op donderdagavond tot 21:00. We gaan de periode van betaald parkeren op straat uitbreiden. Een logische maatregel omdat we toe willen naar een systeem dat de gebruiker betaalt voor het parkeren, dus ook 's avonds. Deze maatregel sluit aan bij de ambitie om parkeerders van de straat naar de garage te verplaatsen.
- Er wordt onderzocht of het mogelijk is slecht benutte terreinen en parkeerplaatsen, beter te benutten. In 2013 starten we met een pilot op de Sluisstraathof. Hier worden jaar kaarten uit-

¹³ Ook deze wijken zullen nog steeds onder zone binnenstad vallen, dus iedereen met een vergunning zone binnenstad kan hier parkeren. Er komt dus geen aparte zone Bergkwartier of Noorderbergkwartier.

gegeven. Dit verlicht de parkeerdruk in het centrum en zorgt voor een betere benutting van dit gebied. Maar ook gebieden zoals de Singels kunnen beter benut worden.

Na doorvoering van bovenstaande maatregelen evalueren we de situatie, met als streven de wachtlijst voor bewonersvergunningen in de binnenstad op te heffen.

De vertaling van bovenstaande maatregelen vindt voornamelijk plaats in de diverse verordeningen, zoals de parkeerverordening en de parkeerbelastingverordening.

5.2.5 Particuliere terreinen

Een benuttingsmaatregel voor de langere termijn is het inzetten van particuliere parkeerterreinen. In de binnenstad en omgeving zijn op (en onder) eigen terrein diverse particuliere parkeergelegenheden aanwezig. Om de piek op zaterdag en koopavond op te vangen, kan het kansrijk zijn om deze terreinen te gebruiken. Waar mogelijk zal in overleg met de eigenaren van deze terreinen, bijvoorbeeld op zaterdag en koopavond, betaald parkeren worden ingevoerd.

5.3 Uitbreiden capaciteit Binnenstad

Voor Deventer is er behoefte aan een 'ruime en robuuste parkeersituatie'. Daarvoor moeten er parkeerplaatsen bijgebouwd worden. De parkeergarage Sluiskwartier is een robuuste oplossing voor het parkeren in de toekomst in de binnenstad van Deventer. Deze garage vervangt de Wilhelminabruggarage en het parkeren in de Sluisstraathof en vangt het tekort in de binnenstad op. In de komende jaren zal er ook druk komen te staan op de bestaande parkeercapaciteit. Daarom zetten we op korte termijn in op uitbreiding van de parkeercapaciteit op de Worp en tijdelijk verlengen van de Wilhelminabruggarage en onderzoeken we uitbreiding van de Nieuwstraatgarage.

Hieronder staat een korte toelichting per project.

5.3.1 Parkeergarage Sluiskwartier en parkeergarage Wilhelminabrug

Parkeren hoeft in de toekomst geen probleem te worden als tijdig wordt gestart met de aanleg van noodzakelijke aanvullende of vervangende parkeercapaciteit. De aanleg van een parkeergarage bij de ontwikkeling Sluiskwartier is hierbij zeer belangrijk. Dit moet op termijn zowel kwantitatief als kwalitatief een essentiële bijdrage leveren in de totale parkeersituatie. Het realiseren van de parkeergarage Sluiskwartier kan niet los worden gezien van de ontwikkelingen rondom het sluiskwartier. Realisatie is dan ook sterk afhankelijk van de planvorming rondom het Sluiskwartier. Het zal zeer complex, zo niet onmogelijk zijn om een parkeergarage te realiseren voordat de planvorming is afgerond. Met het zicht daarop en tot die tijd moet in goed overleg met partners de parkeergarage Wilhelminabrug langer gebruikt kunnen worden.

Een ander deel van de parkeeropgave kunnen we realiseren na het verkorten (en verleggen) van de aanlanding van de Wilhelminabrug onder het dan vrijkomende gebied. Vanuit de ambitie van parkeren geniet het de voorkeur zo dicht mogelijk tegen de rand van de binnenstad (onder de huidige aanlanding) de nieuwe parkeergarage - in ieder geval voor bezoekers - aan de binnenstad te situeren. Voor bezoekers ligt het Sluiskwartier gevoelsmatig al weer een stuk verder. Het realiseren van de parkeergarage onder de plek van de huidige aanlanding is afhankelijk van het realiseren van de verkorte aanlanding inclusief verlegging.

5.3.2 Parkeergarage Nieuwstraat

De Noordenbergpoortgarage moet opgeknapt, verbeterd en hergepositioneerd worden als parkeergarage Nieuwstraat. Een investering in dit gebouwencomplex lost een aantal zaken tegelijk op. Allereerst moet de performance (waaronder toegankelijkheid), bezetting en gebruiksgemak worden verbeterd door een modernisering van (de logistiek van) het interieur, gevel en een entreepartij die aansluit op de Nieuwstraat. Ook de naamgeving moet gepositioneerd worden als parkeergarage Nieuwstraat (als hét startpunt van het winkelend publiek vanuit de noordwestzijde van de stad, dat de Nieuwstraat als aanlooproute gebruikt).

Daarnaast is uitbreiding van de capaciteit in het licht van de totale parkeersituatie c.q. in relatie tot andere projecten gewenst. Naar verwachting neemt de parkeercapaciteit in de binnenstad de eerst komende jaren tijdelijk af (tot aan de realisatie van de parkeergarage Sluiskwartier). Deels vangen we dit op door het parkeren slimmer te organiseren, maar ook bijbouwen blijft noodzakelijk. Daarom onderzoeken we ook uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen in de parkeergarage Nieuwstraat. Bij

uitbreiding kan niet alleen een extra capaciteit van circa 100 parkeerplaatsen gerealiseerd worden, maar kan tevens worden bijgedragen aan een meer evenwichtige verdeling van betaald parkeerplaatsen rondom de binnenstad en een kwalitatieve impuls gegeven worden aan de op de cultuurdriehoek aansluitende Nieuwstraat. Investerings in parkeerplaatsen hier kunnen worden 'bespaard' op investeringen in parkeerplaatsen in het Sluiskwartier (de totale uitbreiding van parkeercapaciteit wordt als het ware wat meer evenwichtig verdeeld).

5.3.3 Parkeren De Worp (Deventer)

Uitbreiding van de parkeercapaciteit op de Worp zou zowel kwantitatief als kwalitatief een belangrijke bijdrage leveren aan de totale parkeersituatie in en rondom de binnenstad van Deventer. Tijdelijk zal de parkeercapaciteit in de binnenstad afnemen. Deels vangen we dit op door het parkeren slimmer te organiseren, maar ook bijbouwen blijft noodzakelijk. Bij de uitbreiding van de bestaande parkeercapaciteit in de nabijheid van de pont gaat het om een uitbreiding op de Melksterweide (in het weiland ten zuidoosten van de dubbele bomerij en dus niet tussen deze bomen). Qua inrichting kan worden aangesloten bij de huidige parkeerplaats, een rijbaan met aan weerszijden haaks parkeren. Op deze wijze kan een capaciteit van circa 100 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Bij de uitwerking van het bereikbaarheidsconclaf is geconcludeerd dat uitvoering gedekt kan worden, mits er betaald parkeren (goedkoop tarief) wordt ingevoerd. Dit kan eventueel gecombineerd worden met een retourkaartje voor de veerpont.

Het parkeren op de Worp functioneert goed mede dankzij de aanwezigheid van het pontje. Op dit moment draagt de parkeerexploitatie financieel bij aan het pontje. De afspraken zullen in het kader van dit beleidsplan in 2013 tegen het licht worden gehouden en eventueel worden aangepast.

Aandacht voor de inpassing is wel noodzakelijk, vanwege het karakter van het landschap aan deze kant van de IJssel.

5.3.4 Parkeren De Worp (Voorst)

Uitbreiding van de parkeercapaciteit op de Worp zou zowel kwantitatief als kwalitatief een belangrijke bijdrage leveren aan de totale parkeersituatie in en rondom de binnenstad van Deventer. Als er ontwikkelingen binnen het gebied van de gemeente Voorst zijn, zal onderzocht worden of dubbelgebruik van eventuele parkeeraccommodatie mogelijk is.

5.3.5 Parkeren Grote Kerkhof en Nieuwe Markt

In relatie tot het in de pleinenvisie beschreven gewenste eindbeeld voor (o.a.) de pleinen in de binnenstad worden eerste stappen gezet op het Grote Kerkhof. Een beperkte mate van betaald parkeren (flits parkeren) op of in de directe omgeving van Grote Kerkhof en/of Nieuwe Markt is nog wel noodzakelijk. De maatregelen rondom de Grote Kerkhof en de Nieuwe Markt bestaan uit de volgende componenten:

- het in 2015 terugbrengen van het aantal geparkeerde auto's op het Grote Kerkhof inclusief maatregelen om het parkeren slimmer te organiseren (o.a. flits parkeren)
- het op termijn onderzoeken van de gewenste aard en vorm van parkeren op de Nieuwe Markt, waarbij vooralsnog niet automatisch wordt uitgegaan van een verdiept aangelegde parkeerkelder op deze locatie.

5.4 Samenvatting en fasering binnenstad

De eerstvolgende jaren komen er niet veel parkeerplaatsen bij, terwijl er wel parkeerplaatsen verdwijnen. De capaciteit neemt af als bijvoorbeeld het gevolg van het vervallen van het Burseplein en de renovatie van de Nieuwstraatgarage. We starten de eerst komende jaren met het onderzoeken en de voorbereidingen van het uitbreiden van de capaciteit (o.a. Muggesplein en Nieuwstraatgarage). Maar omdat hier vaak planologische procedures aan gekoppeld zijn, zal realisatie niet op korte termijn plaatsvinden. Daarom zetten we de komende jaren ook in op beter benutten van de huidige restcapaciteit in o.a. de garages. Dit doen we door het flits parkeren te introduceren, het parkeren slimmer te organiseren en de looproutes van en naar de garages aantrekkelijker te maken. Op 1 januari 2013 start de pilot flits - parkeren op de Stromarkt en het beter benutten van de Sluisstraathof.

Door beter te benutten kunnen we op korte termijn (2013- 2014) de parkeervraag opvangen. We maken de parkeerplaatsen in de binnenstad op straat vrij voor de primaire gebruikers.

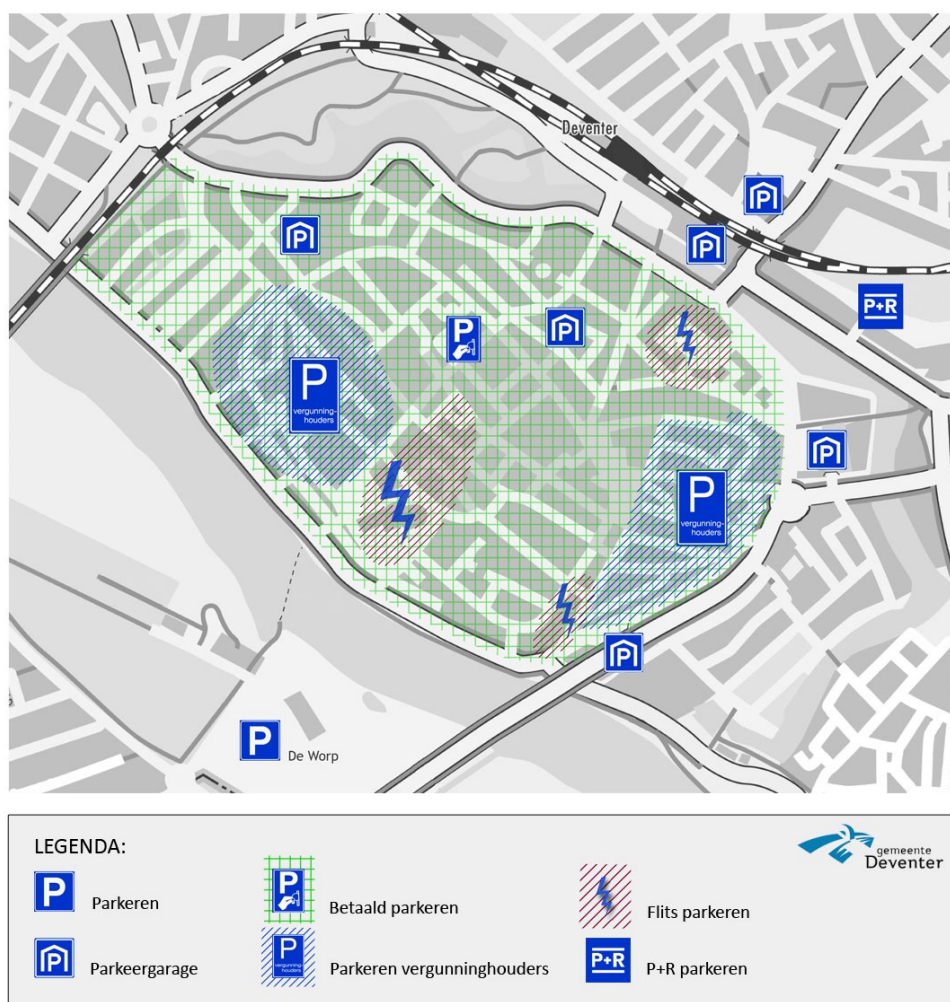
Vervolgens wordt er op middellange termijn (2014-2016) in extra capaciteit voorzien (o.a. Muggenplein, Worp, Nieuwstraatgarage, garage Stadskantoor). Daarna, wanneer de Wilhelminabruggarage vervalt en de verdere ambities van de stad worden ingevuld, blijft extra capaciteit bij het Sluiskwartier essentieel, zodat een robuuste parkeeroplossing ontstaat.

Het exacte aantal te realiseren parkeerplaatsen rondom het Sluiskwartier is afhankelijk van de verdere ambities en ontwikkelingen in de binnenstad.

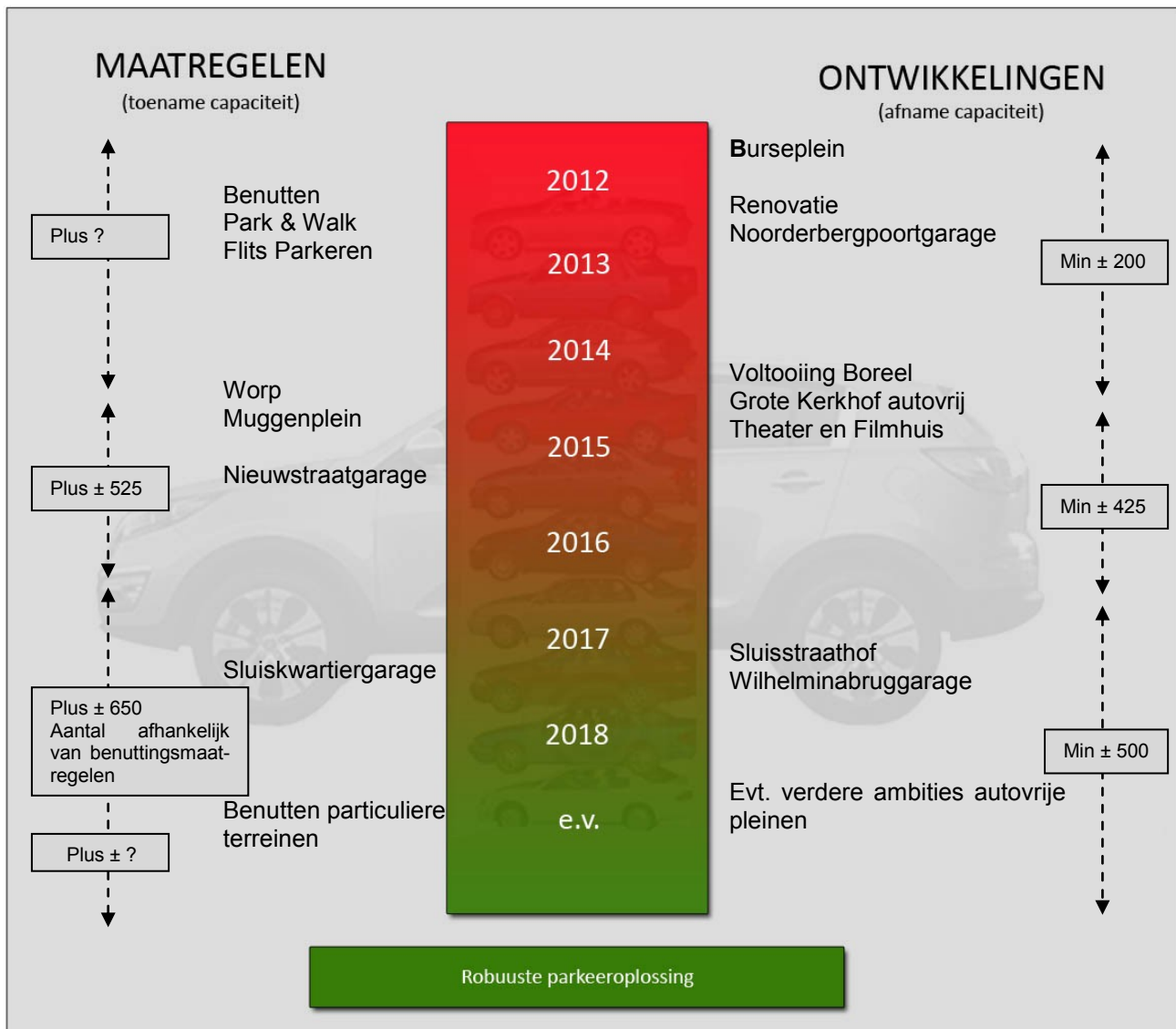
Figuur 2 geeft een schets van de parkeersituatie de komende jaren. Met parkeergarages aan de randen van de stad en het kernwinkelgebied. We introduceren het flits parkeren en in de rest van de stad is het betaald parkeren in combinatie met vergunningparkeren.

Het eindbeeld is vergelijkbaar, maar met minder parkeren op straat en meer capaciteit aan de randen (o.a. Sluiskwartiergarage). Waardoor er op straat in de binnenstad alleen nog geparkeerd wordt door bezoekers die kort in de binnenstad verblijven en door vergunninghouders.

Figuur 2 op de volgende bladzijde geeft een overzicht van de te verwachten ontwikkelingen en te nemen maatregelen. De maatregelen zorgen voor een toename of het beter benutten van de capaciteit, ontwikkelingen zorgen voor een afname van de capaciteit of een toename van de vraag.



Figuur 2 – overzicht parkeren binnenstad – tijdelijke situatie

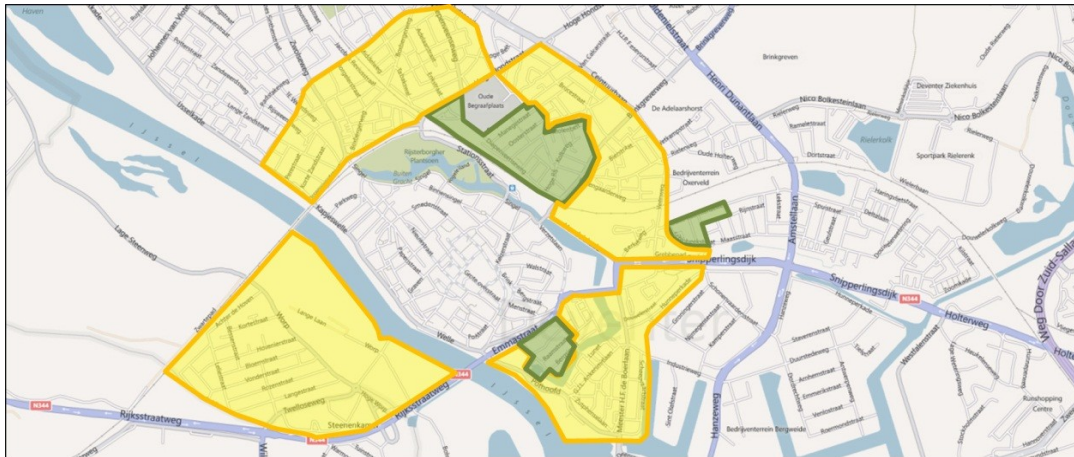


Figuur 3 - fasering

6. Visie en kaders in de Schil

6.1 Een complete schil

De druk op de schilwijken neemt toe, zoals al beschreven in hoofdstuk 3. De ruimtelijke en financiële mogelijkheden om bij te bouwen zullen de komende jaren beperkt zijn. Daar waar mogelijk kan aangesloten worden bij particuliere initiatieven. Als de mogelijkheid van bijbouwen en het inzetten van restcapaciteit niet mogelijk is, dan is de enige optie het reguleren van de wijk. De verwachting is dan ook dat de komende jaren, de 'schil' volmaakt wordt. Op onderstaande kaart staan in groen de gebieden aangegeven waar al een vergunningensysteem geldt. De gele gebieden geven een indicatie van waar al parkeeroverlast wordt ervaren of verwacht wordt dat dit in de toekomst zal optreden. In deze gele gebieden zal naar verwachting een vraag komen naar een parkeeroplossing.



Figuur 4 – Parkeerregime in schilwijken, indicatie toekomstige schilwijken

Er zijn ook andere gebieden dan de schilwijken waar mogelijk al parkeerdruk wordt ervaren of waar de parkeerdruk gaat toenemen. Dit is dan geen gevolg van de druk vanuit het centrum, maar een gevolg van andere ontwikkelingen. Denk hierbij aan de omgeving van het Go Ahead Eagles stadion, ziekenhuis, maar mogelijk ook andere gebieden zoals winkelcentra en sport en leisure accommodaties.

6.2 Een combinatie van betaald parkeren en vergunningparkeren

Tot nu toe is het niet eenvoudig gebleken in schilwijken een duidelijke meerderheid te krijgen voor het invoeren van een specifieke vorm van parkeerregulering. Dit is geen uniek Deventer probleem. Bewoners hebben vaak het gevoel te moeten betalen voor de overlast veroorzaakt door anderen.

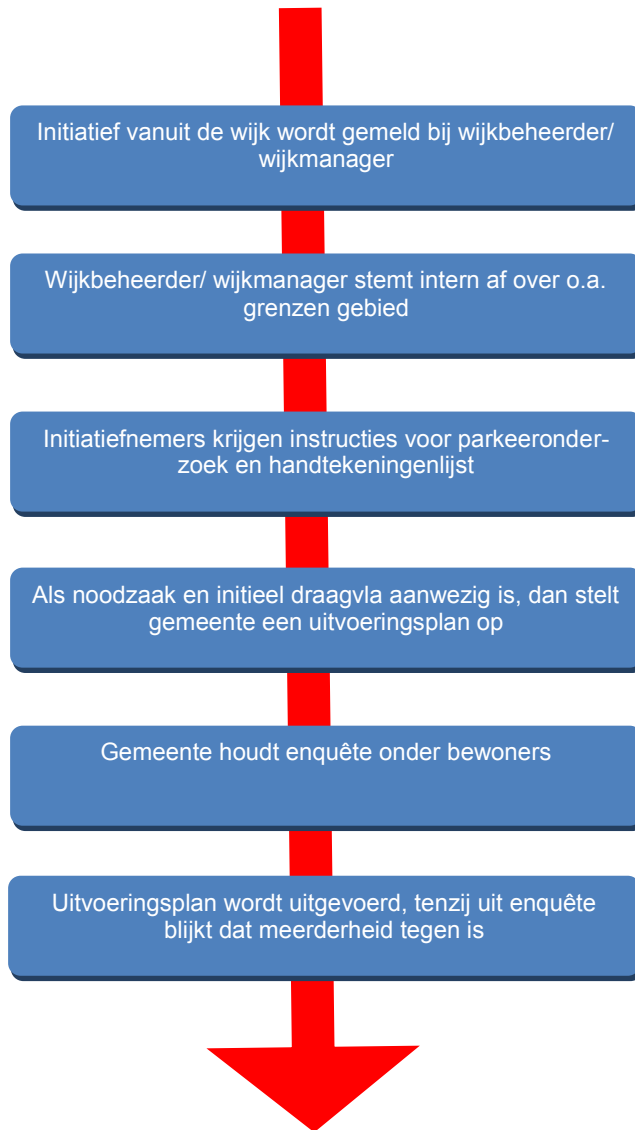
Deventer kiest voor een combinatie van vergunninghoudersparkeren en betaald parkeren. Dit doen we door via de parkeerbelastingverordening betaald parkeren in te voeren en in deze gebieden vergunningen uit te geven voor bewoners, hun bezoek en bedrijven. De parkeerplaatsen zijn dus primair bedoeld voor de vergunninghouders, maar andere gebruikers worden niet uitgesloten. Met name voor woonwijken met gemengde functies, biedt dit systeem voldoende flexibiliteit. Door het introduceren van betaald parkeren kan de prijs van een bewonersvergunning goedkoper worden in vergelijking met de huidige situatie (2012).

Het systeem van betaald parkeren wordt zo ingericht dat het zeer sterke overeenkomsten heeft met een vergunninghoudersgebied. Hiervoor zullen de maatregelen beschreven in bijlage 3 uitgevoerd worden.

6.3 Gereedchapskist voor bewoners

Het invoeren van een parkeerregime is geen kwestie van een paar borden plaatsen. Er komt veel meer bij kijken, o.a. het uitwerken van de details (exacte locaties, tijden), financiën, communicatie, het aanpassen van verordeningen en vaak ook het nemen van verkeersmaatregelen (o.a. aanbrengen parkeervakken).

Voordat dit proces gestart wordt is het dan ook belangrijk om te weten of er inderdaad noodzaak voor regulering en initieel draagvlak is. De volgende procedure wordt gevolgd:



Figuur 5 – Procedure invoering parkeerregime

Het initiatief ligt dus in eerste instantie bij de aanvrager. Samen met de buurt voert deze aanvrager een parkeeronderzoek uit en checkt hij/zij of er initieel draagvlak is. De gemeente ondersteunt de aanvrager in dit proces.

Een lijst met handtekeningen toont bijvoorbeeld aan of er wel of geen initieel draagvlak is. Hieruit moet blijken of het probleem kenmerkend is voor de straat of het gebied of dat het probleem slechts door enkele bewoners wordt ervaren. De gemeente stelt een format op voor deze handtekeningenlijst, waarbij tevens een toelichting komt op het in te voeren regime en de consequenties. Op deze manier is degene die de handtekening zet, goed geïnformeerd.

Bij het parkeeronderzoek wordt op verschillende tijden de bezettingsgraad gemeten. Het gebied en het juiste moment om de parkeerdruk te meten worden door de gemeente aangegeven. We spreken van een hoge parkeerdruk als op wekelijks terugkerende piekmomenten de bezettingsgraad boven de 85% ligt.

Zodra blijkt dat er sprake is van een hoge parkeerdruk en initieel draagvlak, dan is de gemeente aanzet. De gemeente stelt een concreet uitvoeringsplan op, dat vervolgens aan de wijk wordt voorgelegd. Omdat er al initieel draagvlak is geconstateerd zal hierbij het principe gehanteerd worden dat de regulering wordt ingevoerd, tenzij de wijk daar in meerderheid op tegen is. En 'in meerderheid op tegen' betekent in deze context dat tenminste de helft van de enquêteformulieren retour komt en dat daarvan meer dan de helft tegen invoering van de voorgestelde wijze van parkeerregulering is.

Daarnaast behoudt de gemeente het recht om op eigen initiatief over te gaan tot een traject van invoering parkeerregulering. Ook dan is draagvlak een belangrijk thema en zal een uitvoeringsplan worden opgesteld dat wordt voorgelegd aan de belanghebbenden in de wijk. In afwijking van de situatie dat het initiatief uit de wijk zelf komt zal in dit geval pas sprake zijn van draagvlak als de meerderheid voor is. En 'meerderheid voor' betekent in deze context dat tenminste de helft van de enquêteformulieren retour komt en dat daarvan meer dan de helft voor invoering van parkeerregulering is.

Ervaring in de Hoven:

In de Hoven worden door sommige bewoners parkeerproblemen ervaren. In het kader van de wijkaanpak heeft een taakgroep in 2010 dan ook het initiatief genomen om de parkeersituatie te onderzoeken, dit in samenwerking met studenten van Saxion. Uit parkeeronderzoek bleek dat de parkeerdruk in sommige straten hoog is. De Hoven is een vooroorlogse wijk waar de straten niet zijn ingericht voor de huidige hoeveelheid auto's. Uitbreidingsmogelijkheden zijn er slechts zeer beperkt. Een vergunningstelsel, waarbij de 1^{ste} auto van een bewoner prioriteit krijgt, kan zorgen voor een betere verdeling en dus vermindering van de druk in sommige straten. De taakgroep heeft een enquête uitgezet onder de bewoners om te peilen of er draagvlak is voor een parkeerregime. Hieruit bleek o.a. het volgende :

- *bijna de helft van de mensen ervaart geen parkeerprobleem*
- *er zijn alleen bepaalde knelpunten waar mensen een parkeerprobleem ervaren*
- *bewoners zijn niet bereid veel verder te lopen om vanaf huis naar de auto te lopen*
- *bewoners zijn niet bereid om buiten de wijk te parkeren*
- *en ze zijn niet bereid om voor een vergunning te betalen*

Uit deze enquête blijkt dus dat er geen draagvlak is voor het invoeren van een parkeerregime. De situatie blijft dan ook voorlopig ongewijzigd.

6.4 Fasering van de maatregelen in de schilwijken

Het invoeren van een regime in de schilwijken zal gefaseerd plaatsvinden. Hierbij wordt gezocht naar een balans tussen te kleine gebieden en de schil in zijn geheel. Het invoeren van kleine plukjes is ongewenst in verband met het doorschuiven van het probleem. De complete schil in één keer is een te grote opgave. We starten met de wijken Voorstad Oost en Voorstad Centrum. Voor beide gebieden geldt dat er al initiatieven vanuit de wijk zijn gekomen. Uiteindelijk zullen ook in de bestaande gereguleerde schilwijken een combinatie van vergunninghoudersparkeren en betaald parkeren worden doorgevoerd.

6.5 Een oplossing voor de uitwijkers

We willen voorkomen dat door invoering van een parkeerregulering in de ene wijk het probleem doorschuift naar een aangrenzende straat of een andere wijk. Daarom moet er een oplossing komen voor de belangrijkste groep uitwijkers (met name werknemers). Een voorwaarde voor haalbaarheid daarbij is dat het alternatief voor deze groep weinig kosten met zich meebrengt. Het zal vooral gaan om beter benutten van bestaande restcapaciteit. De komende jaren zetten we in op:

- Beter benutten van restcapaciteit in de binnenstad op doordeweekse dagen. Bij voorkeur in combinatie met een mobiliteitsplan van de werkgever. Op 1 januari 2013 starten we met een pilot op de Sluisstraathof. De gemeente als werkgever zal hierin een voorbeeldrol vervullen.
- Benutten van terreinen/ parkeerplaatsen aan de randen van de (binnen)stad waar voldoende restcapaciteit is, zodat deze tegen een zo laag mogelijk tarief ingezet kunnen worden. Waar van toepassing, in overleg met private exploitanten.

- Restcapaciteit in straten in schilwijken en garages benutten door middel van het introduceren van flexvergunning. Werknemers kunnen een vergunning/ abonnement aanschaffen en vervolgens tegen een gereduceerd tarief tijdens vastgestelde tijdstippen in de schilwijken of op andere terreinen of garages parkeren.

7. Overige gebruikersgroepen, gebieden en kaders

7.1 Gehandicapten parkeerplaatsen

Sommige mensen met een handicap komen in aanmerking voor een algemene gehandicaptenparkeerkaart. Deze kaart geeft enkele bijzondere rechten voor het gebruik van parkeervoorzieningen. Zo mag er met deze kaart op alle parkeerplaatsen geparkeerd worden, op een algemene gehandicaptenparkeerplaats en op wegen met een parkeerverbod (maximaal drie uur).

Het streven is om bij openbare voorzieningen en winkelcentra minimaal één algemene gehandicaptenparkeerplaats in te richten, maar met als richtlijn een percentage van tenminste 2% van het totale aanbod aanwezige parkeerplaatsen en/of benodigde parkeerplaatsen voor deze functie. Daarnaast streven we in de binnenstad naar een goede bereikbaarheid van het kernwinkelgebied. Op strategische locaties behouden we daarom de gehandicaptenparkeerplaatsen rondom het winkelgebied. In de huidige situatie zijn er 28 gehandicaptenparkeerplaatsen (exclusief garages) aanwezig in de binnenstad. Dit is ruim 2% van het totale parkeerareaal (ruim 1000 betaald parkeerplaatsen op straat). Het aantal zal dus niet veel wijzigen, maar mogelijk wel de locaties. Hiervoor zal ook het recente parkeeronderzoek gebruikt worden, dit laat op verschillende momenten de bezetting van de gehandicaptenparkeerplaatsen zien. Bij eventuele locatiewijzigingen zal ook rekening gehouden worden met komende ontwikkelingen, zoals verplaatsing Stads kantoor, Filmhuis en Bibliotheek.

Deze gehandicaptenparkeerplaatsen moeten gebruikt worden door bezoekers en niet door bewoners en of werknemers uit de binnenstad. Op dit moment gebeurt het regelmatig dat een plek voor zeer lange tijd bezet is door één auto. We gaan daarom een parkeerduurbepering (of een andere maatregel) toe passen op de gehandicaptenparkeerplaatsen om te zorgen dat deze parkeerplaatsen gebruikt worden door bezoekers.

Op dit moment is het parkeren op een gehandicaptenparkeerplaats gratis, hieraan liggen praktische (bereikbaarheid parkeerautomaat) redenen ten grondslag. Met het doorvoeren van belparkeren en het installeren van eventuele nieuwe parkeerautomaten vervallen deze redenen. In de toekomst zal er dus ook een tarief gelden voor de gehandicaptenparkeerplaatsen.

Vervolgens is het ook belangrijk dat bij andere ontwikkelingen, denk hierbij bijvoorbeeld aan een supermarkt of een apotheek, aandacht is voor gehandicaptenparkeerplaatsen. In de nog op te stellen Nota Parkeernormen (zie paragraaf 7.3) zullen hiervoor dan ook eisen worden opgenomen.

Naast algemene parkeerplaatsen kent de gemeente ook kentekengebonden parkeerplaatsen. Deze kunnen door houders van een gehandicaptenkaart aangevraagd worden. Op dit moment ontbreken duidelijke kaders voor het wel of niet honoreren van zo'n parkeerplaats. In een aparte beleidsregel zullen deze kaders worden uitgewerkt. Dit is noodzakelijk om problemen te voorkomen bij de rechter, duidelijkheid te geven naar burger en eenduidig te handelen bij de afhandeling.

7.2 Parkeerplaatsen voor elektrische auto's en greenwheels

De toekomstvisie Deventer 2030 schetst een beeld van groene fietsen en auto's, waarbij in alle parkeergarages elektrische oplaadpunten aanwezig zijn. De parkeergarages zijn de tankstations van de toekomst. De komende jaren zullen we daar waar het financieel en technisch haalbaar is, elektrische oplaadpunten in de gemeentelijke garages realiseren. In de binnenstad zetten we in op de garages in plaats van het straatparkeren. De plaatsen op straat zijn immers beperkt en het streven is het straatparkeren voor bezoekers zoveel mogelijk richting de garages te verplaatsen. Op straat wordt voornamelijk kort geparkeerd, minder geschikt voor het laden van elektrische auto's.

Particuliere initiatieven moedigen we aan en ondersteunen we. Het opladen van elektrische auto's van bewoners gebeurt in eerste instantie op eigen terrein. In de binnenstad kunnen bewoners in de toekomst hun elektrische auto's opladen in de garages.

Momenteel (2012) loopt er een proefproject met oplaadpunten voor elektrische auto's, verspreid over Deventer. Het gebruik hiervan wordt gemonitord. Het is op dit moment nog te vroeg om een uitgebreide set beleidsregels te ontwikkelen voor de plaatsing van deze oplaadpunten. In bijlage 4 is een aantal basisuitgangspunten geformuleerd. Deze uitgangspunten gelden deels ook voor deelauto's.

7.3 Nota Parkeernormen

De gemeente is verantwoordelijk voor een goede ruimtelijke ordening. Door het stellen van een parkeereis kan de gemeente hierop ook sturen.

Het hanteren en vasthouden aan een parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen is van groot belang om de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen met elkaar in evenwicht te houden. De ervaring leert dat bij nieuwe ontwikkelingen de parkeereis vaak ter discussie staat in het krachtenspel tussen o.a. verkeerskundige, stedenbouwkundige en de projectontwikkelaar. Daarnaast speelt de aanwezigheid van voldoende parkeerplaatsen bij bewoners een voorname rol in de tevredenheid over de woonomgeving. Het is daarom zaak de parkeereis en de bijbehorende systematiek zo helder mogelijk te omschrijven, om een helder uitgangspunt te hebben en zo onnodige discussie te voorkomen.

Op dit moment wordt deze parkeereis nog via de bouwverordening geregeld. In de toekomst vervalt de parkeerbepaling uit de bouwverordening en zal er een nieuw instrument moeten komen. De gemeente stelt daarom in 2013 de Nota Parkeernormen vast. De fietsparkeernormen zullen ook onderdeel uitmaken van de Nota Parkeernormen. De fietsparkeernormen voor utilitaire gebouwen verdwijnen namelijk uit het Bouwbesluit.

Deze nota zal ingaan op het gewenste flexibele beleid met betrekking tot parkeereisen. Beleid dat nog wel tegemoet komt aan de parkeerbehoefte in de stad maar ook anticipeert op de (gewenste) ruimtelijke kwaliteiten en ontwikkelingen van de stad. Het uitgangspunt blijft dat de omgeving geen parkeerhinder mag ondervinden als gevolg van een bepaalde ontwikkeling. Het nieuwe beleid zal worden vertaald in de Nota Parkeernormen door:

1. De huidige parkeernormen te actualiseren. In 2012 zijn er geactualiseerde landelijke kentallen uitgebracht. Deze kentallen zullen getoetst worden aan de Deventer situatie en omgezet worden in normen. Verwachting is dat in vergelijking met de bouwverordening nu, de normen voor sommige functies naar beneden kunnen worden bijgesteld. Hierdoor wordt de opgave en daarmee de druk op de ontwikkeling minder groot dan in de huidige situatie. Net als nu, zullen de normen niet in de hele gemeente hetzelfde zijn, zo zal een locatie in de nabijheid van het centraal station een lagere parkeernorm hebben dan elders.
2. Een duidelijke omschrijving van de systematiek. Uitgangspunt van de nota blijft dat de omgeving geen parkeerhinder mag ondervinden als gevolg van een bepaalde ontwikkeling. De nota zal op basis van de huidige bouwverordening een stappenplan bevatten waarin de oplossingsrichtingen zoals beschreven in bijlage 5 een plek zullen krijgen. De huidige bouwverordening bevat twee mogelijkheden tot ontheffing. Ten eerste als er sprake is van bijzondere omstandigheden die tot overwegende bezwaren leiden en ten tweede als op andere wijze dan op eigen terrein in parkeergelegenheid wordt voorzien. De uitgangspunten van de ontheffingen zijn niet altijd voor iedereen duidelijk.

7.4 Parkeren bij basisscholen

Bij veel (basis)scholen en kinderdagverblijven is regelmatig sprake van (tijdelijke) parkeeroverlast. Het nemen van alleen fysieke maatregelen is vaak niet de oplossing voor het probleem. We hanteren dan ook een integrale benadering, waarbij we de scholen, maar ook andere betrokken partijen, zoals de politie, actief betrekken in het zoeken naar oplossingen. Dit proces start met het in kaart brengen van het probleem (wanneer en waar is er een probleem en door wie wordt deze veroorzaakt?). Vervolgens wordt er gezamenlijk naar oplossingen gezocht. Dit kunnen kleine fysieke maatregelen zijn, hierbij wordt met name gezocht naar een dynamische oplossing waarbij de ruimte op tijden dat deze niet nodig is voor parkeren, elders voor gebruikt kan worden. Denk hierbij aan dubbelgebruik van het schoolplein of een sportveld. Deze fysieke maatregelen zijn altijd in combinatie met maatregelen die het gedrag beïnvloeden, zoals educatieve en communicatieve maatregelen en handhaving.

7.5 Parkeren bij buurt – en winkelcentra

Bij de meeste buurt – en winkelcentra geldt op dit moment geen parkeerregime, de bezoekers kunnen hier gratis en ongelimiteerd parkeren. Als er probleem wordt ervaren, vergt de oplossing maatwerk.

Dit maatwerk begint met het analyseren van het probleem: wie parkeert er en wanneer?, wie ervaart het probleem en wanneer?. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar de functies wonen, werken, winkelen, recreatie. Vervolgens kan er naar een passende oplossing gezocht worden (gebruik plaatsen

elders, aanleg parkeerplaatsen of regulering). Het helder krijgen van het probleem en het onderzoeken van oplossingen is een intensief traject. Net als bij de problematiek rondom de schilwijken zal dit proces alleen gestart worden als er initieel draagvlak en een hoge parkeerdruk is. Ook in dit geval zal de gemeente aan de aanvrager vragen een parkeeronderzoek uit te voeren en aan te tonen dat er initieel draagvlak is. De gemeente zal daar wel in ondersteunen en zal de kaders aangeven voor deze onderzoeken.

Als er uiteindelijk gekozen wordt voor een vorm van regulering, zal het uitgangspunt zijn betaald parkeren (mogelijk in combinatie met het uitgeven van vergunningen).

7.6 Parkeren in woonwijken:

We streven naar een balans tussen goede en voldoende parkeerplaatsen en een aantrekkelijke en veilige leefomgeving. Parkeren is dus niet alleen een verkeerskundig vraagstuk, maar ook een ruimtelijk vraagstuk. Deze balans gaat zijn uitwerking krijgen in o.a. de nog op te stellen Nota Parkeernormen. In het verleden zijn ontwikkelingen niet doorgegaan omdat ze niet konden voldoen aan de eis van het aantal parkeerplaatsen. De vraag is of deze eis voor bepaalde locatie wel logisch is. Bij het opstellen van de Nota Parkeernormen wordt dan ook kritisch gekeken welke parkeernormen vanuit o.a. de wenselijke ruimtelijke kwaliteit van een gebied, wenselijk zijn voor bepaalde gebieden.

Veel wijken, met name de schilwijken, in Deventer zijn gebouwd in een tijd dat het autobezit veel lager was. Met als gevolg dat de straten steeds voller zijn met auto's. Terwijl de omgeving een stuk leefbaarder zou zijn met minder auto's in de straat. Aan de andere kant willen bewoners wel een parkeeroplossing voor hun auto en bij voorkeur in de directe omgeving van hun woning. In nieuwbouwwijken wordt parkeren bijvoorbeeld deels opgelost in parkeerkoffers (parkeren op gecentreerde terreinen). In bestaande wijken zijn deze oplossingen vaak niet haalbaar. Soms ontstaan kansen, omdat een ontwikkeling in de wijk zich voordoet. Bijvoorbeeld de uitbreiding en/of vernieuwing van een winkelcentrum met bijbehorende parkeeroplossing. In deze gevallen zou de parkeeroplossing ook ingezet en/of uitgebreid kunnen worden voor bewonersparkeren. Dit is wel een kostbare oplossing, waarbij per project naar dekking gezocht moet worden.

7.7 Parkeerareaal in bezit van andere exploitanten

De maatregelen in dit beleidsplan gaan ervan uit dat de garages en terreinen (Boreel, Centrumgarage, P&R Handelskade en Beestenmarkt) in het bezit van andere exploitanten blijven bestaan. De Boreel en de Centrumgarage zijn belangrijk voor de binnenstad. De Centrumgarage is in ieder geval op de donderdagavond en de zaterdag de best bezette garage van de binnenstad. Het is dan ook van belang dat deze garage goed bereikbaar blijft en dat het prettig wandelen is vanaf deze garage de binnenstad in. De bezetting van de Boreelgarage ligt over het algemeen wat lager. Ook deze garage zal een belangrijkere rol krijgen als de ontwikkelingen rondom de Boreel en Houtmarkt afgerond zijn. Daarnaast maakt de Walstraat steeds meer onderdeel uit van het kernwinkelapparaat van Deventer, waardoor parkeren in de Boreelgarage steeds aantrekkelijker wordt bij een bezoek aan de binnenstad.

De P&R vervult als belangrijkste functie het voorzien in parkeren voor treinreizigers. Daarnaast kan dit terrein, evenals de Beestenmarkt garage, vanwege de gunstige ligging, ook een belangrijke rol spelen in het opvangen van parkeren tijdens piekmomenten.

De parkeerder in Deventer maakt geen onderscheid naar exploitant, het is noodzakelijk gezamenlijk op te trekken om het parkeerbeleid van de stad vorm te geven. Hier ligt een gedeelde verantwoordelijkheid. De gemeente investeert in goede verhoudingen met deze exploitanten. De samenwerking kan verder gaan dan een parkeerinformatiesysteem. Ook bij het legen van parkeerautomaten, onderhoud, informatievoorziening, schoonmaakcontracten is met samenwerking vaak voor alle partijen winst te behalen. Er is wel een grens aan deze samenwerking, vanuit het oogpunt van eerlijke concurrentie worden er geen prijsafspraken met exploitanten gemaakt.

7.8 Aandeel parkeerareaal

Het samen optrekken met de andere exploitanten is een uitdaging vanwege de verschillende en soms tegenstrijdige belangen. Aangezien de gemeente een bredere verantwoordelijkheid heeft dan alleen de parkeerexploitatie, zal de gemeente altijd regie willen voeren over het parkeerbeleid. Alleen zo kunnen ambities, als autovrije pleinen en oplossingen voor de schilwijken, gerealiseerd worden.

Om echt te kunnen spreken van sturing op het parkeerareaal moet een gemeente idealiter ten minste tweederde van de parkeerruimte zelf beheersen. Op dit moment beheerst de gemeente Deventer circa 65% van het parkeerareaal. Voldoende om op dit moment de regie te houden. Het blijft van belang dat de gemeente ook in de toekomst blijft investeren in het aandeel in het parkeerareaal.

7.9 Digitalisering

Digitalisering is een ontwikkeling die ook bij parkeren en parkeerregulering steeds belangrijker wordt. Denk hierbij aan het toepassen van kentekenparkeren, mogelijkheden voor belparkeren en het aanvragen van vergunningen via internet. Deventer heeft de laatste jaren enige stappen gemaakt als het gaat om digitalisering. We blijven de ontwikkelingen op het gebied van digitalisering volgen en zullen de gemaakte stappen voortzetten. Op deze manier verbetert de dienstverlening en staat de klant centraal. Zo zal in 2013 het belparkeren onder gebruikers flink gestimuleerd worden. Maar ook de digitalisering van het parkeerproduct gaan we verder doorvoeren door het digitaliseren van de handhaving. Hier zijn in de toekomst aanzienlijke besparingen te behalen.

8. Uitvoering en financiën

In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de maatregelen en activiteiten. Inclusief een planning en het beschikbare budget. Dit beleidsplan bevat geen gedetailleerde uitwerking van de maatregelen. Deze uitwerkingen vragen maatwerk en zullen samen met belanghebbenden plaatsvinden.

De financiële vertaling van dit beleid vindt plaats in het Meerjaren Perspectief Parkeren (MPP). Het MPP wordt na vaststelling van dit beleid opnieuw doorgerekend.

Deventer heeft tot nu toe een gezonde parkeerexploitatie. De parkeeropbrengsten laten echter sinds medio 2012 wel een teruglopend beeld zien ten opzichte van de begroting. De effecten hiervan zullen worden meegenomen in het MPP.

Echter om de ambities van de toekomst waar te kunnen maken is het nu al noodzakelijk meer opbrengsten te genereren. Doorrekening van het toekomstplaatje met de robuuste parkeeroplossing laat zien dat de tarieven nu al moeten stijgen om de ambities te kunnen realiseren. Bij het uitwerken van de voorstellen voor de robuuste oplossing, zal steeds worden bewaakt dat de kosten in verhouding blijven met de bijdrage die aan die oplossing wordt geleverd.

Begin 2012 heeft de raad al ingestemd met de in het MPP genoemde benodigde opbrengsten en dus ook met een tariefstijging. De exacte tariefstijging voor 2013 wordt vervolgens in de verordening van 2013 vastgelegd. Begin 2013 zal het MPP een uitspraak doen over de noodzakelijke tariefstijgingen voor de komende jaren. Hier zullen ook de effecten van de benuttingsmaatregelen meegenomen worden.

De parkeerexploitatie is in principe zelfvoorzienend. Inkomsten uit parkeren hebben dan ook bij voorkeur een parkeren gerelateerd doel. De parkeerexploitatie voorziet echter niet in alle financiële middelen om een robuuste parkeeroplossing te realiseren. Ook een bijdrage uit de stad en van de gebruikers is noodzakelijk. Deze bijdragen worden ontvangen vanuit de parkeertarieven en de ontwikkelingen in o.a. de binnenstad. Op dit moment is dit laatste nog via de bouwverordening geregeld, in de toekomst zal hier een andere manier voor komen.

Een snelle uitvoering van de plannen voor het Sluiskwartier kan vereisen dat de Sluiskwartiergarage eerder gerealiseerd wordt dan in de parkeerexploitatie is voorzien: in dat geval zal voor deze versneling een investeringsbijdrage gevonden moeten worden.

Op dit moment kent de parkeerexploitatie nog een afdracht aan algemene middelen. Deze middelen zijn bedoeld voor het beheer en onderhoud van de openbare ruimte, waar de parkeerplaatsen op straat onder vallen. In de toekomst zijn er steeds minder parkeerplaatsen op straat, er is dan ook minder geld nodig voor het onderhoud van de parkeerplaatsen op straat. De komende jaren zal deze afdracht aan de algemene middelen dan ook afnemen.

9. Monitoren

Actuele en betrouwbare gegevens zijn onmisbaar bij het nemen van (beleids)beslissingen op het gebied van parkeren. Het parkeeronderzoek van maart 2012 geeft een objectief beeld van de parkeersituatie in de binnenstad. De parkeerpeiling van 2010 geeft goed inzicht in de beleving van parkeren. De resultaten van deze onderzoeken zijn gebruikt bij het opstellen van dit beleidsplan. Door deze onderzoeken te herhalen en de resultaten te vergelijken kan worden bepaald in hoeverre het gevoerde parkeerbeleid het beoogde effect oplevert.

Zowel het parkeeronderzoek (kwantitatief) als de parkeerpeiling (kwalitatief) zullen daarom periodiek uitgevoerd worden. Hierbij wordt in eerst instantie een cyclus gehanteerd van het ene jaar een parkeeronderzoek en het volgende jaar een parkeerpeiling. Naast input voor de beleidscyclus worden de resultaten ook regelmatig gebruikt bij het behandelen van klachten en vragen.

Ter evaluatie van het beleidsplan, zullen we in ieder geval inzoomen op de volgende beleidsdoelstellingen:

1. *Leefbare schilwijken waar bewoners nog wel hun auto kunnen parkeren.* Bewoners ervaren steeds minder parkeerproblemen bij de eigen woning. Inwoners waarderen het parkeervergunningsstelsel positief. Dit meten we met behulp van de parkeerpeiling. Daarin wordt o.a. gemeenten hoe tevreden mensen zijn over hun parkeervergunning en of zij parkeerproblemen bij de eigen woning ervaren.
2. *Parkeren moet bijdragen aan de economische vitaliteit van de stad.* Dit doen we door te streven naar een autoluwe, maar wel goed bereikbare binnenstad. Deze doelstelling en de subdoelstellingen uit hoofdstuk 2.2. monitoren we met behulp van het tweejaarlijkse parkeeronderzoek.

Op dit moment is de gehanteerde methode voor het parkeeronderzoek nog zeer arbeidsintensief en worden nog niet alle presentatiemogelijkheden van de resultaten benut. Bij de komende onderzoeken zal gekeken worden of dit verbeterd kan worden.

10. Marketing

Parkeren gaat verder dan het stallen van auto's. Parkeren is het scharniermoment tussen herkomst en bestemming van de bezoeker. We streven ernaar dat het beleving van de bestemming al begint bij de parkeerplaats. Parkeren is geen trekker op zich maar een belangrijke ondersteunende faciliteit voor de bestemmingen in de omgeving. Daarom is samenwerking tussen de bezoekersgenererende omgeving en het parkeren logisch, zodat samen de gezamenlijke klant bediend kan worden. De komende jaren gaan we ons meer richten op de marketing van het parkeren, hierbij zetten we met name in op de parkeergarages. We gaan onderzoeken of we kunnen samenwerken met de lokale onderwijsinstellingen en de bestemmingen zoals bijvoorbeeld de lokale detailhandel en horeca.

11. Risicoparagraaf

Dit parkeerbeleid is gebaseerd op de op dat moment aanwezige situatie en beschikbare informatie en kennis over de komende jaren. Tijden veranderen en parkeren is faciliterend. Dit parkeerbeleidsplan bepaalt niet hoe de binnenstad van de toekomst eruit ziet, het voorziet wel in de parkeeroplossingen voor elk mogelijk scenario.

We kunnen niet exact voorspellen hoe de binnenstad er in de toekomst uit gaat zien, wat is een boeiende beleefstad en vrije informatiestad? En hoeveel bezoekers met de auto trekt dit aan? Maar stel dat deze invulling van de binnenstad ontzettend veel bezoekers trekt, ook dan kunnen we in een robuuste parkeeroplossing voorzien. Als alle aanwezige ruimte in de binnenstad uit horeca gaat bestaan, dan zouden we circa 6.000 extra parkeerplaatsen moeten voorzien (totale aantal is nu circa 4.500). Deze extra opgave is ongeveer gelijk aan het aantal parkeerplaatsen bij de Efteling. In eerste instantie lijkt dit een niet te realiseren opgave, echter als deze vraag er is, gaat het dus goed met de stad en dient de rekening van het parkeren ook betaald te worden. We moeten dan wel toe naar een systeem dat alle parkeeroplossingen (ook de ondergrondse oplossingen) kostendekkend zijn, oftewel de gebruiker of belanghebbende betaalt.

Het tegenovergestelde scenario is dat de functies uit de binnenstad verdwijnen en niet meer ingevuld worden. Hierdoor zal de behoefte aan parkeerplaatsen afnemen. De Sluiskwartiergarage is noodzakelijk om in het op dit moment meest realistische scenario (zoals beschreven in dit plan) te zorgen voor een robuuste parkeeroplossing. De grootte van deze garage is nog te beïnvloeden en te veranderen. Het is dan ook belangrijk dat deze flexibiliteit aanwezig blijft. Ook bij dit scenario geldt nog steeds de wens om de pleinen in Deventer autoluw te maken. Ook hier geldt dat deze ambities te behalen zijn, zolang het parkeren kostendekkend is.

Andere aspecten die van invloed kunnen zijn op het parkeren in Deventer zijn:

- Het parkeeronderzoek van maart 2012 vormt de basis voor dit parkeerbeleid. Dit is gebaseerd op het huidige aantal bezoekers aan de binnenstad. Er is leegstand in de binnenstad. De parkeerbalans is niet gecorrigeerd voor de aanwezige leegstand.
- Met de maatregelen in dit plan proberen we te sturen en ook zullen we proberen automobilisten te verleiden hun parkeergedrag aan te passen. Maar of en hoe het parkeergedrag verandert is onzeker. Deze veranderingen in gedrag kunnen ook financiële gevolgen hebben (parkeren in de garages is bijvoorbeeld goedkoper, waardoor er minder inkomsten binnen komen bij een grote verschuiving). Monitoren is dan ook essentieel zodat het beleid en de exploitatie eventueel bijgestuurd kunnen worden.
- Dit plan houdt rekening met circa 100 parkeerplaatsen die verdwijnen als gevolg van de auto-vrije pleinen. Echter er zijn ook andere gebieden (zoals Verzetslaan) waar de wens is om minder auto's in het straatbeeld te hebben. Voor een robuuste parkeeroplossing moet dan wel elders in extra parkeerplaatsen worden voorzien. Hiervoor zouden meer parkeerplaatsen in de Sluiskwartiergarage kunnen worden gerealiseerd. Maar ook andere oplossingen (ondergronds) komen in aanmerking.

12. Literatuurlijst

Deventer: een bericht aan de stad, ambitiedocument en schetsen, Fons Asselbergs en Jo Coenen in opdracht van de gemeente Deventer, februari 2010

Bericht aan de stad: Deventer binnen bereik, uitkomst bereikbaarheidsconclaf: beslisdocument, november 2010

Uitwerking bereikbaarheidsconclaf, projectenoverzicht, "spoorboekje", Goudappel Coffeng, werkdocument, september 2011

Parkeermonitor binnenstad Deventer 2012, juni 2012 (Methodiek en leeswijzer en tabellenpakket)

Evaluatie uitvoeringsplan parkeerbeleid, maart 2010

Kadernotitie uitvoering parkeerbeleid, oktober 2005

Uitvoeringsplan parkeerbeleid, april 2007

Parkeervraagstukken schilwijken, Gemeente Deventer, Empaction, werkdocument, maart 2012

MKB beleidsnotitie parkeren binnenstad Deventer, versie 1.2, juni 2012

Handboek parkeren, CROW, juli 2012

Programmabegroing 2012 – 2015, gemeente Deventer, oktober 2011

Middellange termijn beleidsagenda, gemeente Deventer, juni 2011

Parkeerbeleidsplannen van overige gemeenten: o.a. Zwolle, Helmond

www.empaction.nl

BIJLAGEN

- Bijlage 1: Overzicht van maatregelen en activiteiten
- Bijlage 2: Uitgangspunten schilwijken
- Bijlage 3: Maatregelen vergunningen schilwijken en bedrijvenvergunningen binnenstad
- Bijlage 4: Uitgangspunten elektrische oplaadpunten en greenwheels
- Bijlage 5: Oplossingsrichtingen Nota Parkeernormen

Bijlage 1 – overzicht van maatregelen en activiteiten

Activiteit	Wanneer?	Relatie met/ afhankelijk van?	Budget*	Opmerking
<i>Benuttingsmaatregelen binnenstad</i>				
Pilot fiets parkeren	1/1/2013 t/m 31/12/2013	Werzaamheden bibliotheek	Regulier (LO)	Opgenomen in verordening 2013
Flits parkeren	2014 e.v.	Overige benuttingsmaatregelen	Regulier (LO)	Vanaf verordening 2014, stapsgewijze invoering afhankelijk van resultaten pilot en ontwikkelingen binnenstad.
Park en Walk	2012	In 2012 worden nadere uitgangspunten over de entrees van Deventer voor de voetganger bepaald. De uitvoeringsmaatregelen zullen met name gekoppeld worden bestaande projecten. Denk hierbij aan ontwikkelingen stadscampus, Churchilplein, renovatie Nieuwstraat	Incidentieel (werkzaamheden 2012 gedekt (RO), vervolg niet gedekt)	
Aanwijzen specifieke vergunninggebieden	2014 e.v.	Overige benuttingsmaatregelen	Regulier (LO)	Vanaf 2014, stapsgewijze invoering.
Rest binnenstad betaald parkeren	2014 e.v.	Overige benuttingsmaatregelen	Regulier (LO)	Vanaf 2014, stapsgewijze invoering.
Tariefmaatregelen	2014 e.v.	Overige benuttingsmaatregelen	Regulier (LO)	Vanaf 2014, stapsgewijze invoering.
Aanscherpen bedrijvenvergunningen	2014 e.v.	Overige benuttingsmaatregelen	Regulier (LO)	Vanaf 2014, stapsgewijze invoering.
Beter benutten particuliere terreinen	na 2015	Particuliere eigenaren	Regulier (LO)	
Pilot Sluisstraathof - beter benutten	1/1/2013 t/m 31/12/2014		Regulier (LO)	Opgenomen in verordening 2013
Overige oplossingen om uitwijkgedrag parkeerders vanuit binnenstad tegen te gaan; flex vergunning, beter benutten bestaande terreinen	2014 e.v.	Pilot Sluisstraathof	Regulier (LO)	Vanaf 2014, stapsgewijze invoering.
<i>Bouwen binnenstad</i>				
Verlengen Wilhelminabruggarage	2012 e.v.	Sluiskwartiergarage	Regulier (LO)	Planning afhankelijk van formele procedures
Uitbreiding Worp (Deventer)	Afhankelijk van Ruimte voor de Rivier	Ruimte voor de Rivier, Veerpont	Incidentieel (dekking uit het invoeren van betaald parkeren op de Worp)	
Uitbreiding en kwaliteitsverbetering Nieuwstraatgarage	2012-2015	Maatregelen Park en Walk, Wilhelminabruggarage en Sluiskwartiergarage, De Worp, ambities autovrije pleinen	Incidentieel (deels gedekt)	
Sluiskwartiergarage	Afhankelijk van plannen Sluiskwartier	Ontwikkeling Sluiskwartier, maatregelen Park en Walk, Wilhelminabruggarage, Nieuwstraatgarage, De Worp, ambities autovrije pleinen	Incidentieel (deels gedekt)	In MPP wordt rekening gehouden met realisatie na 2018
Parkeren de Worp (Voorst)	PM	Herontwikkeling gebied gemeente Voorst	Incidentieel (niet gedekt)	
Autovrije pleinen	Grote Kerkhof 2015	Compensatie door eventuele restcapaciteit Wilhelminabruggarage en inzet vrije en vrijkomende ruimte in het Sluiskwartier	Regulier (LO)	
<i>Schilwijken</i>				
Voorstad Oost	2012 - 2013	Projecten Voorstad Oost	Regulier (LO)	
Uitbreiding gebied Voorstad Centrum	2013		Regulier (LO)	
Overige gebieden indien initieel draagvlak en hoge parkeerdruk, met een maximum van 1 per jaar	vanaf 2014		Regulier (LO)	
<i>Gehandicaptenparkeren</i>				
Parkeerduurbeperking (of maatregel met zelfde effect)	2014		Regulier (LO)	
Voorzien van gehandicaptenparkeerplaatsen bij openbare voorzieningen	op aanvraag of bij ontwikkelingen zoals Bibliotheek		Regulier (LO)	
Opstellen beleidsregel kentekengebonden parkeerplaatsen	2013		Regulier (RO)	
<i>Nota parkeernormen</i>				
Opstellen en vaststellen Nota Parkeernormen	start 2012, afronding zomer 2013		Regulier (RO)	

Activiteit	Wanneer?	Relatie met/ afhankelijk van?	Budget*	Opmerking
<i>Parkeren bij basisscholen</i>				
Nemen maatregelen ter verbetering van situatie	Op verzoek en indien inpasbaar in verkeersveiligheidsprogramma		Regulier (via GVVC-er)	
<i>Parkeren bij buurt - en winkelcentra</i>				
Onderzoeken probleem	door aanvrager		Regulier	via wijkbeheer
Eventuele maatregelen	indien probleem en draagvlak en financiële middelen beschikbaar		Regulier (deels gedekt via kleine verkeerskundige maatregelen)	via wijkbeheer
<i>Parkeerverwijssysteem</i>				
	2012 - 2013	Parkeerexploitanten	Incidentieel (gedekt)	
<i>Afstemming met parkeerexploitanten</i>				
	Jaarlijks		Regulier	
<i>Aandeel parkeerareaal</i>				
	Als situatie zich voordoet		Regulier	
<i>Financien</i>				
Acualiseren MPP	Jaarlijks		Regulier	
<i>Monitoren</i>				
Parkeerpeiling	Naar behoefte periodiek		Regulier	
Parkeeronderzoek	Periodiek		Regulier	
<i>Marketing</i>				
Marketing parkeergarages	2012 e.v. per project	samenwerking zoeken met bezoekers genererende bestemmingen en onderwijsinstellingen	Regulier	

* NB: projecten uit de reguliere begroting worden met bestaande capaciteit uitgevoerd. Mogelijk moeten sommige projecten daardoor gefaseerd uitgevoerd worden.

** : Budgetten komen zowel uit programma's Ruimtelijke Ordening (RO) en Leefomgeving (LO). Programma waar de nadruk ligt is genoemd.

Bijlage 2 – Uitgangspunten schilwijken

Bij het zoeken naar een oplossing in de schilwijken worden de volgende principes gehanteerd:

- a. De oplossing moet passen binnen het parkeerbeleid dat de gemeente hanteert en is gebaseerd op het principe 'de klant centraal'.
- b. De oplossing is eenduidig en eenvoudig, zowel voor de gebruikers als voor de handhavers.
- c. De oplossing zal ondersteunend zijn aan de *primaire gebruikersgroepen* van de parkeerplaatsen in de wijk. Die primaire gebruikersgroepen daar zijn:
 - In woonstraten: wijkbewoners (1ste auto) én hun bezoek
 - Bij buurt- en wijkwinkelcentra:
 - Tijdens winkeltijden: bezoekers van de winkels
 - Daarbuiten: bewoners en hun bezoek
 - Bij losse winkels en andere soorten bedrijven/instellingen zullen enkele parkeerplaatsen openbaar beschikbaar moeten blijven voor kortstondige parkeeracties door bezoekers. Bij voorkeur op eigen terrein, maar anders op de openbare weg.

Een belangrijke primaire gebruikersgroep zijn de wijkbewoners. We realiseren ons dat, afhankelijk van de beschikbare parkeercapaciteit, niet altijd ál het autobezit van bewoners gefaciliteerd kan worden. Vandaar dat meestal er voor wordt gekozen dat een parkeerplek voor *de eerste auto per huishouden* een beduidend hogere prioriteit heeft dan een tweede of derde auto.

- d. De oplossing zal financieel gedekt moeten worden vanuit de parkeerexploitatie, welke minimaal kostendekkend moet zijn. Het is dus wel mogelijk dat een deel van de financiering voor de maatregelen in de schilwijken buiten het gebied gerealiseerd wordt.
- e. De oplossing moet kunnen rekenen op *draagvlak* van de direct betrokkenen.
- f. De maatregelen die worden ingezet moeten *handhaafbaar* zijn, zodat misbruik kan worden tegengegaan.

Bijlage 3 – Maatregelen vergunningen – schilwijken en bedrijvenvergunningen binnenstad

De volgende uitgangspunten worden gehanteerd bij het uitwerken van het parkeerregime in de schilwijken

- De bezoekersvergunning wordt aangepast. Op dit moment kan een bewoner een vergunning voor bezoek aanvragen, waarmee bezoek 70 uur per maand kan parkeren. Ervaring is dat deze uren niet altijd gebruikt worden. Daarom gaan we een goedkopere vergunning introduceren met minder uren. Daarnaast is het straks mogelijk meerdere bezoekerspassen te kopen, echter het totale aantal bezoekersuren blijft wel gelijk. We gaan onderzoeken of we het aantal bezoekersuren per wijk kunnen koppelen aan de parkeerdruk in de wijk. Waarbij bij een hoge parkeerdruk, minder bezoekersuren beschikbaar zijn.
- Het basis uurtarief betaald parkeren in de schilwijken is gelijk aan dat van de binnenstad, dit om te voorkomen dat er in woonstraten uitwijkgedrag komt. Echter het eerste uur komt er een gereduceerd tarief, waarbij tegen een lager tarief voor korte tijd geparkeerd kan worden.
- Op plaatsen in de wijk waar veel bezoekers van buiten de wijk komen, worden plaatsen tijdens de bezoeken vrijgehouden voor bezoekers. Wat betekent dat op die momenten de plaatsen niet gebruikt kunnen worden door vergunninghouders.
- Er worden in beperkte mate “flex” vergunningen uitgegeven. Dit zijn vergunningen die bijvoorbeeld door werknemers uit de binnenstad gekocht kunnen worden. Voor een flex vergunning wordt een bepaald bedrag per maand betaald, vervolgens wordt het uurtarief (tijdens de uren dat er voldoende restcapaciteit in de wijk is) sterk gereduceerd. Op deze manier kan de restcapaciteit overdag in de schilwijken beter benut worden, zonder overlast en extra zoekverkeer te veroorzaken.
- Er zal een zeer beperkt aantal parkeerautomaten geplaatst worden. Er wordt gestart met alleen parkeerapparatuur op plaatsen waar regelmatig bezoekers van buiten komen. Vervolgens worden bezoekers verwezen naar enkele automaten op strategische plekken in de wijk. Op deze manier wordt gestimuleerd zoveel mogelijk gebruik te maken van belparkeren.

Vertrekpunt van bovenstaande maatregelen is een kostendekkende exploitatie. De hierboven beschreven maatregelen zijn aan elkaar gekoppeld.

De volgende uitgangspunten worden gehanteerd bij het uitwerken van de bedrijvenvergunningen voor de binnenstad

Deventer kent een ruimhartig systeem voor het toekennen van bedrijvenvergunningen. Dit is een maatregel die eens kritisch tegen het licht gehouden moet worden, dit doen we door:

- Een groter (financieel) verschil aan te brengen tussen ‘volledige vergunningen’ en ‘beperkte vergunningen’. Volledige vergunningen kunnen nu ook tijdens piekmomenten gebruikt worden, op dat moment is het aantal parkeerplaatsen schaarser. We willen dan ook op dit tijdstip het gebruik van deze vergunningen terugdringen.
- een bovengrens te stellen aan het aantal uit te geven ‘volledige vergunningen’ voor bedrijven, net als een bovengrens wordt gesteld aan het aantal uit te geven bewonersvergunningen;
- voor uitgifte strakker te gaan controleren op de voorwaarde dat de vergunning nodig is voor de primaire bedrijfsvoering en eventueel deze voorwaarden aanscherpen;
- te beschouwen of het mogelijk is om parkeervergunningen voor bedrijven af te geven voor specifieke locaties c.q. gebieden in en om de binnenstad waar de druk op piekmomenten minder hoog is

Bijlage 4 – Uitgangspunten elektrische oplaadpunten en greenwheels

De volgende uitgangspunten worden vanuit parkeren gehanteerd als er een aanvraag voor laadinfrastructuur in de publieke ruimte ingediend wordt:

- Er wordt alleen naar plaatsen in de openbare ruimte gekeken, als er geen ruimte op privéterrein en/ of garages aanwezig is. Vervolgens worden de plaatsen zo efficiënt mogelijk ingericht, zodat meerdere auto's bij hetzelfde oplaadpunt kunnen worden opgeladen.
- Het beheer en de exploitatie van de oplaadpunten in de openbare ruimte gebeurt in eerste instantie niet door gemeente.
- In het proefproject zijn de parkeerplaatsen specifiek aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen. Andere auto's mogen hier niet parkeren. Bij een zeer laag gebruik van deze parkeerplaatsen en een hoge parkeerdruk in de omgeving, vervalt dit exclusieve recht.
- Parkeerplaatsen die vallen binnen een parkeerregime (bijvoorbeeld betaald parkeren) vormen geen uitzondering op dit regime. Oftewel voor een parkeerplek in de binnenstad geldt het normale uurtarief of geldt dat de gebruiker in het bezit moet zijn van een parkeervergunning. Dit laatste geldt ook in de toekomst voor deelauto's. De organisatie die een parkeerplaats voor een deelauto aanvraagt zal in de toekomst een vergunning of een abonnement moeten aanschaffen. Deventer wil deelauto's en elektrisch rijden bevorderen. Daarom zal er gekeken worden of het mogelijk is een voordeligere vergunning voor dit type voertuigen in te voeren. In Amsterdam bijvoorbeeld komen elektrische auto's in aanmerking voor een E- parkeervergunning waarvoor geen wachtlijst bestaat zoals bij een gewone parkeervergunning.

Oplossingsrichtingen in Nota Parkeernormen

- 1) *Opvangen van parkeervraag in de openbare ruimte.* Als er voldoende openbare parkeerruimte aanwezig is tijdens het maatgevende moment van de ontwikkeling hoeft het bouwplan niet per se afgewezen te worden. Er wordt dus rekening gehouden met het tijdstip waarop de hoogste parkeerdruk voorkomt. Dit tijdstip verschilt per functie. Gemeente bepaalt de parkeerdruk-grens (bijvoorbeeld 85%) en de begrenzing van de directe omgeving. Bij het opnemen van deze processtap zal het initiatief en uitvoering van eventuele onderzoeken bij de ontwikkelaar gelegd worden.
- 2) *Mobiliteitsbeleid.* De parkeerdruk in de omgeving kan verminderen doordat een bedrijf door mobiliteitsbeleid het aantal werknemers/ bezoekers per auto vermindert. Een gewenste ontwikkeling, maar ook een ontwikkeling die moeilijk te controleren is en mogelijk ook voor problemen zorgt bij verschuiving van functies. Het is namelijk onzeker of een functie die zich later op dezelfde locatie vestigt hetzelfde mobiliteitsbeleid hanteert.
- 3) *Opvangen van parkeervraag in alternatieve parkeerlocaties, niet op eigen terrein.* Bijvoorbeeld door (semi) openbare gebouwde voorzieningen of terreinen met voldoende overcapaciteit elders te huren. Aan de huur zullen wel strenge voorwaarden verbonden worden (ivm duurzaamheid).
- 4) *Functies in de binnenstad.* In de binnenstad kunnen ontwikkelingen in de meeste gevallen niet voldoen aan de eis om parkeren op eigen terrein te voorzien. Dit is voor een binnenstad en met name een historische binnenstad logisch omdat parkeren gecentreerd is in o.a. de garages. Het recente parkeeronderzoek binnenstad laat zien dat er voor de gehele binnenstad over het algemeen voldoende parkeerplaatsen zijn, maar ook dat er voor de toekomst gestreefd wordt naar de realisering van een robuuste parkeeroplossing. In de nota zal gezocht worden naar een methodiek die enerzijds de parkeereis voor de binnenstad eenvoudiger maakt (mogelijk geen eis), maar anderzijds wel rekening houdt met de grenzen aan het parkeerareaal. Een (nieuwe) functie die zorgt voor parkeerdruk in de binnenstad moet wel (financieel) bijdragen aan de robuuste parkeeroplossing. Ook zal in de nota bekeken worden of er een link gelegd kan worden tussen de parkeereis en het wel of niet uitgeven van vergunningen of een abonnement.
- 5) *Integrale afweging.* Tenslotte is het mogelijk om in een processchema een stap op te nemen waarin na een integrale afweging vanuit verschillende disciplines vrijstelling van de parkeereis verleend kan worden. Vervolgens zijn er dan twee opties namelijk wel of niet voldoen van een parkeerbijdrage. Met de parkeerbijdrage kan en moet de gemeente alsnog (indien mogelijk) binnen afzienbare termijn elders een parkeeroplossing creëren. Als na een integrale afweging ook van het parkeerbijdrage eis wordt afgezien, zal de parkeerdruk in de omgeving toenemen. Het belang van de ontwikkeling wordt zo groot geacht, dat dit geaccepteerd wordt. Het is wel van belang dat er in dit geval een besluit genomen wordt waarin al deze consequenties (ruimtelijk, financieel etc) inzichtelijk gemaakt worden.

Colofon

Druk : Xerox QSP Deventer
Lay-out : Xerox QSP Deventer
Uitgever : gemeente Deventer, team Ruimte en Economie

Datum : januari 2013