

Nota voor burgemeester en wethouders

Team
DEV-PRO

Onderwerp

Fiscalisering parkeren - evaluatie binnenstad en Raambuurt

1- Notagegevens		2- Bestuursorgaan	
Notanummer	2018-001063	<input checked="" type="checkbox"/> B & W	19-06-2018
Datum	04-06-2018	<input type="checkbox"/> Raad	--
Programma:		<input type="checkbox"/> Burgemeester	--
03 Leefomgeving		College van B & W	
Portefeuillehouder Weth. Grijsen		- Burgemeester	- Weth. Kolkman
		- Weth. Grijsen	- Weth. Rorink

Besluitenlijst	d.d.	d.d.	d.d.
<input type="checkbox"/> Akkoordstukken	--	<input checked="" type="checkbox"/> Openbaar	19-06-2018
		<input type="checkbox"/> Besloten	--

Routing	d.d.	par.	
programmamanager	04-06-2018	<input type="checkbox"/> adj.secr.	--
wethouder	04-06-2018	<input checked="" type="checkbox"/> gem.secr.	12-06-2018
		BIS Openbaar	
		Status	Definitief 2018-06-21

Bijlagen

Evaluatierapport invoering fiscalisering binnenstad en Raambuurt
Persbericht

B & W d.d.: 19-06-2018

Besloten wordt:

- 1 De "Evaluatie fiscalisering parkeren binnenstad en Raambuurt" vast te stellen;
- 2 de raadsmededeling vast te stellen en deze aan te bieden aan de raad;
- 3 de nota en het besluit openbaar te maken.

Financiële aspecten:

Financiële gevolgen voor de gemeente?	Nee
Begrotingswijziging	Nee

Voorstel openbaarmaking conform Wet Openbaarheid Bestuur (Wob)

- De nota en het besluit openbaar te maken
- De nota en het besluit openbaar te maken vergezeld van bijgaand persbericht
- De nota en het besluit openbaar te maken nadat
- De nota en het besluit openbaar te maken, behalve...
- Het besluit openbaar te maken, maar niet de nota, gelet op artikel:
- De nota en het besluit niet openbaar te maken, gelet op artikel:

Kennisgeving/ Bekendmaking Awb

Kennisgeving (publicatie) conform Awb	Nee
Bekendmaking conform Awb	Nee

ADVIESRADEN:

Toelichting

Inleiding

Na een interactief traject voorjaar 2017 heeft afgelopen najaar de fiscalisering in de binnenstad en Raambuurt zijn beslag gekregen.

Afspraak met de bewoners en andere belanghebbenden was, dat de invoering op korte termijn zou worden geëvalueerd. De evaluatie heeft in dit voorjaar plaatsgevonden. De bevindingen en conclusies zijn opgenomen in bijgevoegd evaluatierapport.

Beoogd resultaat

Er was aanvankelijk zorg bij bewoners, dat fiscalisering zou leiden tot parkeeroverlast en zoekverkeer. Om te monitoren welke effecten de invoering zou hebben, is afgesproken dat op korte termijn een evaluatie zou plaatsvinden. Als de evaluatie daartoe aanleiding zou geven, zou het mogelijk zijn om het nieuwe parkeerregime bij te stellen of aan te passen.

De evaluatie heeft daar, behoudens een aantal praktische zaken als bebording en gebruiksvriendelijkheid van automaten, geen aanleiding voor gegeven. Uit de parkeertellingen, de observaties van team Toezicht en de gehouden enquête onder bewoners en andere belanghebbenden is geen toename van zoekverkeer en parkeeroverlast gebleken.

Kader

B&W besluit 30 mei 2017

Argumenten voor en tegen

n.v.t.

Extern draagvlak (partners)

Met de actieve bewoners, verenigd in de Vereniging tot behoud van het woon- en leefklimaat in de binnenstad i.o. is dit rapport vooraf besproken. Zij hebben ook gedurende de evaluatieperiode een bijdrage kunnen leveren in de evaluatiepunten. Zij zijn akkoord met de conclusies en aanbevelingen.

Bij de praktische verbeterpunten in bebording en automaten is een afvaardiging van bewoners en ondernemers in de binnenstad betrokken die gedurende een dag mee hebben gelopen om de verbeteracties gezamenlijk te definiëren.

Financiële consequenties

geen

Aanpak/uitvoering

Zie het bijgevoegde evaluatierapport

RAADSMEDEDELING

Onderwerp	Fiscalisering parkeren - evaluatie binnenstad en Raambuurt		
Mededelingennr	2018-001063	Portef.houder	Weth. Grijsen
Team	DEV-PRO	BenW-besluit d.d.:	19 juni 2018

1. Inleiding: waarom deze mededeling

Na een interactief traject met bewoners en andere belanghebbenden in het voorjaar van 2017 heeft afgelopen najaar de fiscalisering van het vergunningenparkeren in de binnenstad en Raambuurt zijn beslag gekregen. Afspraak met de bewoners en andere belanghebbenden was, dat de invoering op korte termijn zou worden geëvalueerd. De evaluatie heeft in dit voorjaar plaatsgevonden. De bevindingen en conclusies zijn opgenomen in bijgevoegd evaluatierapport.

2. Kader

B&W besluit 30 mei 2017

3. Kern van de boodschap

De raad heeft in november 2016 bij begrotingsbehandeling van 2017 besloten dat nagenoeg alle vergunninghouderparkeerplekken voor dubbelgebruik (dus ook betaald parkeren) geschikt worden gemaakt. Deze fiscalisering heft dus de exclusiviteit voor de vergunninghoudersparkeerplekken op. In eerste instantie was er verzet tegen deze maatregel. De raad heeft destijds in een motie aangegeven dat zij draagvlak bij de uitwerking van het nieuwe parkeerregime van groot belang achten. In het interactieve traject, wat heeft geleid tot de inmiddels ingevoerde fiscaliseringsmaatregelen, is afgesproken dat er op korte termijn een evaluatie zou plaatsvinden. Met name om te toetsten of de gevreesde toename van parkeeroverlast en zoekverkeer zou plaatsvinden.

De situatie voor inwoners van de binnenstad en de Raambuurt, zo blijkt uit het rapport, is ongeveer gelijk gebleven na de invoering van fiscaal parkeren. De parkeerdruk bleef ongeveer gelijk. Bezoekers weten steeds beter de parkeerplekken met alleen een dagkaart te vermijden. Er is geen noemenswaardige toename van parkeeroverlast of zoekverkeer.

De parkeerdruk is ongeveer gelijk gebleven, blijkt uit tellingen, en is maximaal 80%. Dat betekent dat op alle momenten er vrije parkeerplekken zijn. In de Raambuurt is het op piekmomenten wel drukker maar dat komt niet door meer bezoekers maar door meer vergunninghouders.

Aanvankelijk werden er meer dagkaarten verkocht dan verwacht. Inmiddels is dat aantal flink gedaald en worden aanvullende maatregelen genomen om bezoekers duidelijk te maken waar welk tarief geldt. Van het totaal aantal transacties van parkeerautomaten is slechts 1% een dagkaart.

4. Nadere toelichting

Zie het bijgevoegd evaluatierapport.

Evaluatie fiscalisering Binnenstad en Raambuurt

In opdracht van



Versie: 3.0

Datum: 23 mei 2018

Opgesteld door: Paul van Loon en Floor van Dorresteijn

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	3
1.1	Context	3
1.2	Vraagstelling Monitoring en Evaluatie	3
1.3	Leeswijzer	3
2.	Onderzoeksmethode.....	4
3.	Analyse metingen.....	5
3.1	Analyse parkeermeting Trajan	5
3.2	Hotspots	7
3.3	Vragenlijsten	10
4.	Inventarisatie ervaringen	12
5.	Verkochte dagkaarten en naheffingen	13
6.	Conclusie en voorlopige aanbeveling	15
7.	Bijlagen.....	16
7.1	Meetmomenten	16
7.2	Vragenlijsten	17
7.3	Tellingen Toezicht Totalen Binnenstad.....	19
7.4	Verkochte dagkaarten per zonenummer.....	20
7.5	Verkochte dagkaarten per betaalautomaat	20

1. Inleiding

1.1 Context

De gemeente Deventer heeft eind 2016 besloten vergunningshoudergebieden in de binnenstad en in een tweetal schilwijken om te zetten in fiscaal parkeren. Doel daarvan was een jaarlijkse besparing te realiseren van ca. €300.000 (in de zin van extra inkomsten, omdat inkomsten van naheffingen naar de gemeente gaan). Dit besluit viel niet goed bij de inwoners van de binnenstad, vooral omdat men bang was voor een toename in het sluip- en zoekverkeer. Om de inwoners meer te betrekken bij het besluit is samen met Empaction ervoor gekozen om met Review Panels te gaan werken. De bedoeling van deze panels is om samen met vertegenwoordigers van alle belanghebbenden een vorm van betaald parkeren in te voeren die geen noemenswaardige verandering in parkeergedrag tot gevolg zou hebben. Dit proces heeft geleid tot een besluit van het college met op een breed draagvlak. De fiscalisering van de binnenstad is begin december 2017 doorgevoerd.

1.2 Vraagstelling Monitoring en Evaluatie

De gemeenteraad heeft bij de besluitvorming in november 2016 aangegeven monitoring en evaluatie van de uitwerking van groot belang te vinden. Vanuit de Review Panels kwam ook de vraag om na invoering het doorgevoerde beleid te evalueren. Bij besluit van 30 mei 2017 heeft het college van B&W deze monitoring en evaluatie toegezegd. De opdracht om de evaluatie uit te voeren is neergelegd bij Empaction.

De evaluatie van de fiscalisering binnenstad (en Raambuurt) bestaat uit vier onderdelen:

- Parkeertellingen uitgevoerd door het bureau Trajan: Heeft het besluit van de Review Panels de parkeerdruk op bepaalde plaatsen beïnvloed?
- Vragenlijsten ingevuld door bewoners en belanghebbenden: Hoe wordt het veranderde parkeerbeleid ervaren door bewoners?
- Verslagen met foto's van Toezicht: Hoe heeft de parkeerdruk zich ontwikkeld op vooraf bepaalde "hotspots"?
- Interviews met verschillende belanghebbenden: Hoe wordt het veranderde parkeerbeleid ervaren door bewoners, winkeliers en bezoekers?

Van de eerste drie onderdelen is een 0-meting en een 1-meting uitgevoerd. Dit maakt het mogelijk om de effecten van de fiscalisering te meten. Ook is er gekeken naar het aantal naheffingen en aantal verkochte dagkaarten van €25,-.

1.3 Leeswijzer

In dit rapport zullen bovenstaande vragen worden beantwoord. Verder wordt achtereenvolgens het volgende behandeld:

- Onderzoeksmethode
- Analyse 0-meting en 1-meting
- Interviews met betrokkenen
- Naheffingen en dagkaarten
- Conclusies en aanbevelingen

2. Onderzoeksmethode

Zoals aangegeven, vreesden de bewoners dat de fiscalisering in Deventer zou leiden tot meer zoekverkeer en een hogere parkeerdruk. In de Review Panels is op basis van ervaringen bij andere gemeenten geconstateerd dat deze effecten kunnen worden voorkomen door in sommige gebieden uitsluitend een (hoog) dagtarief te hanteren. In de meeste gebieden waar eerst slechts vergunninghouders mochten parkeren, is daarom nu uitsluitend een dagtarief. De achterliggende gedachte is dat bezoekers of werknemers geen €25,- (prijs dagkaart) parkeergeld willen betalen.

Sommige gebieden waar dus voorheen alleen vergunninghouders mochten parkeren zijn op een alternatieve manier nog steeds slechts aantrekkelijk voor vergunninghouders. In verband met de uitlegbaarheid op straat zijn enkele grenzen tussen gebieden met een verschillend parkeerregime soms wat verschoven, bijvoorbeeld om af te komen van twee verschillende regimes in één straat. Op deze locaties geldt nu een uurtarief, zodat naast vergunninghouders er kort kan worden geparkeerd door derden. Sommige bewoners van deze straten waren bang dat hierdoor de parkeerplaatsen vol zouden komen te staan met bezoekers. Daarom hebben deze straten, zogeheten 'hotspots', extra aandacht gekregen tijdens de evaluatie. Parkeerwachters zijn daar gedurende de week op verschillende momenten voor en na de invoering gaan tellen wie er op die plekken geparkeerd staan en foto's gemaakt van de situatie.

Naast de meting van de hotspots zijn ook twee andere meetmethoden toegepast. Voor alle metingen is een 0-meting en een 1-meting gedaan om op die manier het verschil te meten. De precieze data en tijden staan in de bijlage (7.1):

- Parkeerdrukmetingen van onderzoeksbureau Trajan
- Er zijn vragenlijsten opgesteld waarin aan bewoners en andere belanghebbenden gevraagd wordt naar de beleving van de parkeerdruk

De combinatie van deze drie metingen zorgt ervoor dat niet alleen het werkelijke verschil in parkeerdruk wordt gemeten, maar ook de beleving. De beleving bij belanghebbenden is een belangrijk onderdeel van de evaluatie. Zolang belanghebbenden het gevoel hebben dat de verandering in het parkeerbeleid niet heeft geleid tot meer zoekverkeer of een mindere beschikbaarheid van parkeerplaatsen is de opzet van de Review Panels geslaagd. Als belanghebbenden sinds de fiscalisering meer overlast ervaren, dan moet uit de tellingen blijken of dit terecht is.

Bij de 1-meting van Trajan is er een extra tijdstip toegevoegd, de zaterdagavond. Dit is gedaan omdat de verwachting is dat de parkeerdruk dan het hoogst is. Ook is aangegeven dat er op zaterdagavond in het Bergkwartier veel vlug geparkeerd wordt (soort van Kiss&Ride), waardoor er onvoldoende plaats is voor bewoners.

Naast het vergelijken van de 0-meting en 1-meting met bovengenoemde methoden, zijn er interviews met verschillende partijen gevoerd. Deze hebben vooral knelpunten naar voren gebracht met de uitvoering. Ook is er een overzicht gemaakt van het aantal naheffingen en het aantal verkochte parkeertickets van €25,-.

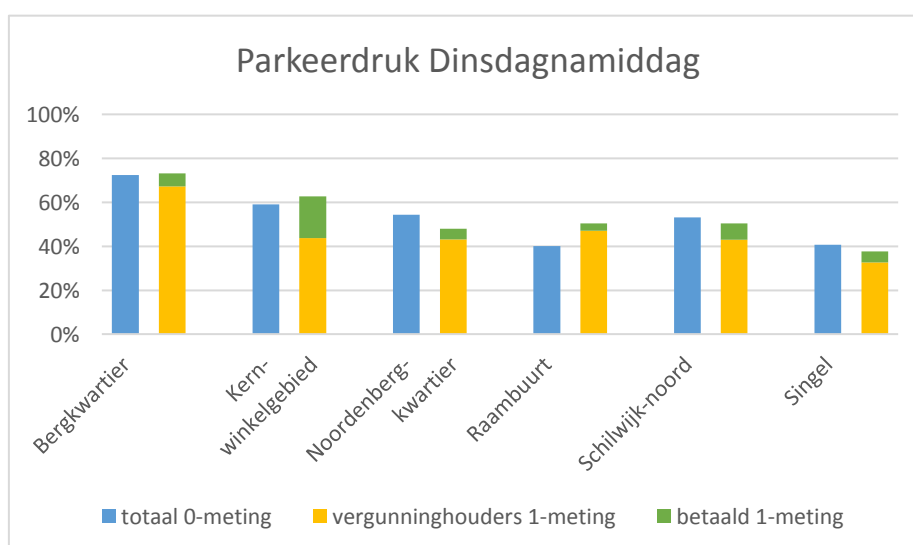
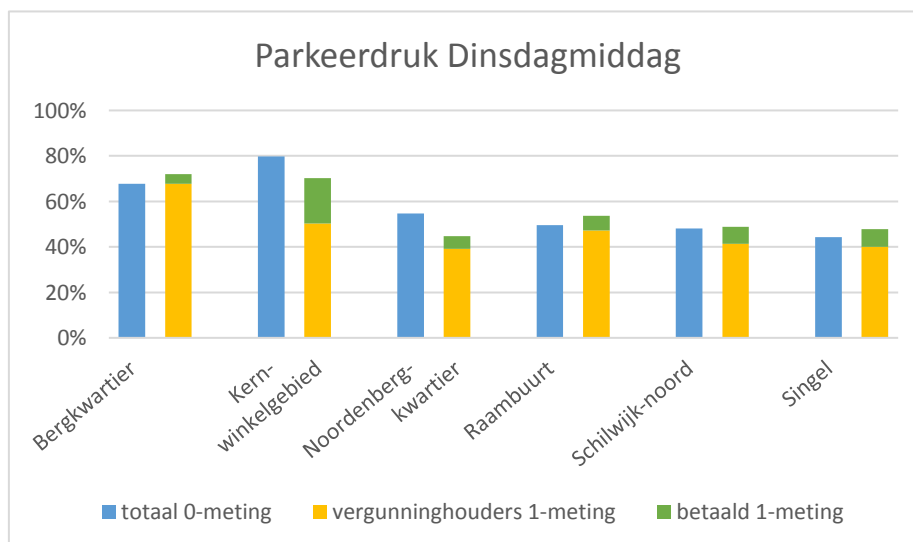
3. Analyse metingen

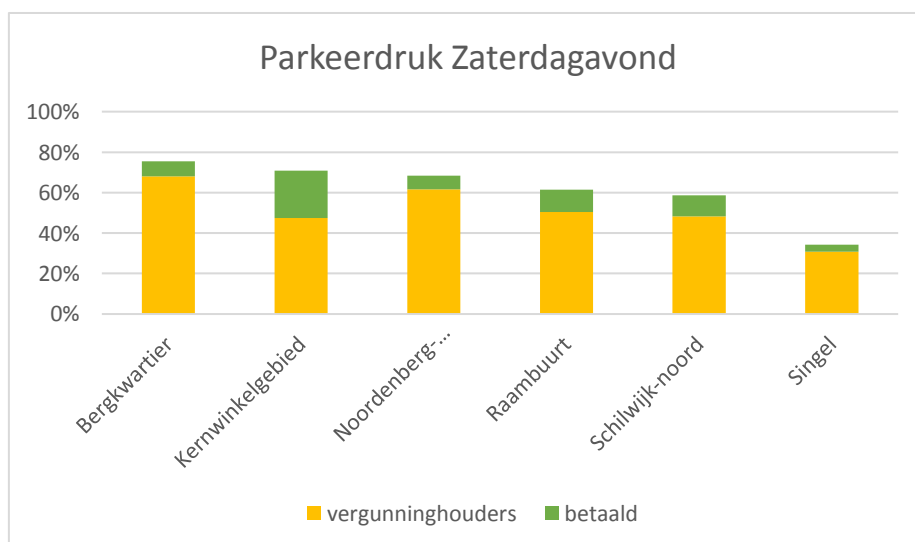
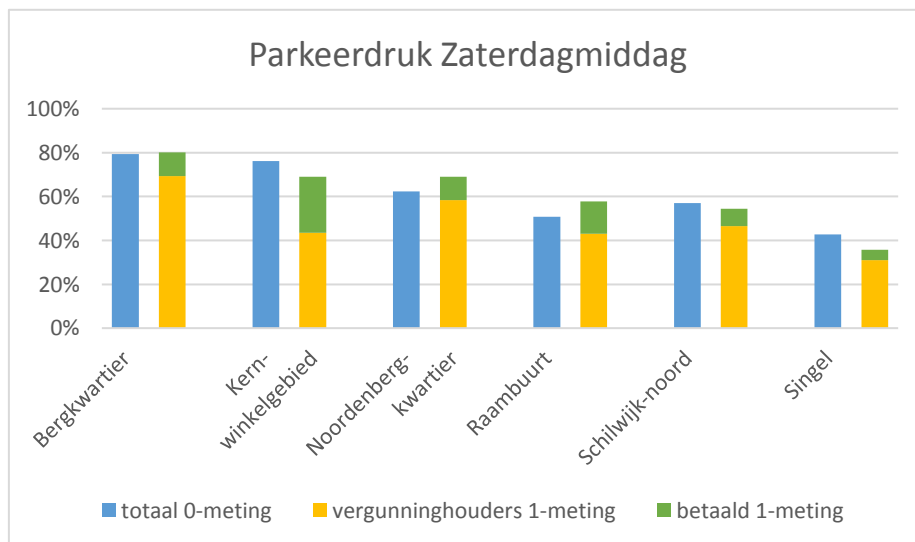
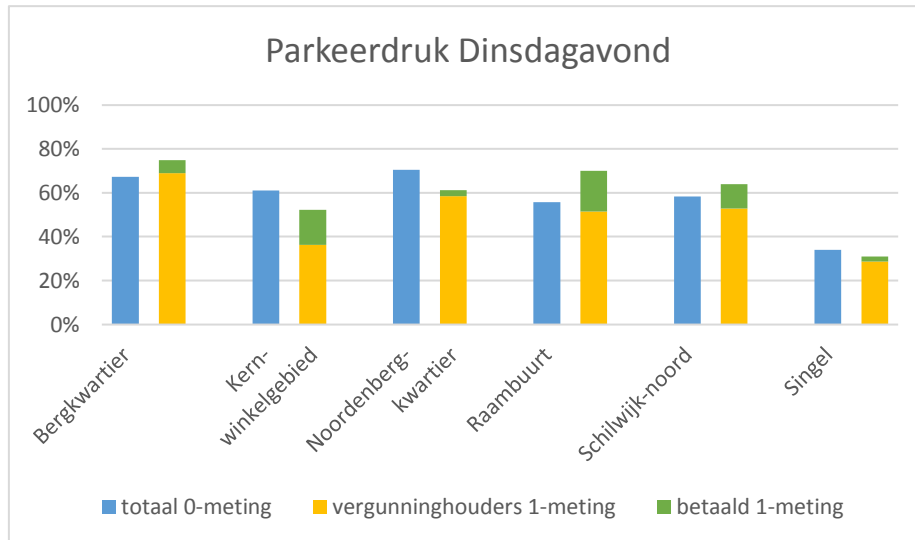
3.1 Analyse parkeermeting Trajan

Trajan heeft in november 2017 een 0-meting gedaan naar de parkeerdruk in Deventer, eind februari 2018 is hierop de 1-meting gedaan. Onderstaande grafieken geven per wijk het verschil in de overall parkeerdruk weer.

Op basis van deze grafieken kan gesteld worden dat de parkeerdruk in het Bergkwartier en de Raambuurt licht is toegenomen. In het Noordenbergkwartier en in het Kernwinkelgebied is de parkeerdruk juist licht afgenomen. Voor alle gebieden geldt dat er geen grote verschuivingen zijn in de parkeerdruk. Dit is ook conform de doelstellingen die bij de fiscalisering zijn opgesteld. De situatie zou niet wezenlijk horen te veranderen. De grafieken laten zien dat deze opzet geslaagd is. Ook valt op dat in geen van de gebieden de parkeerdruk meer is dan 85%; de parkeerdruk is maximaal 80%. Dit betekent dat er op alle momenten vrije parkeerplaatsen zijn in de gemeten gebieden.

Verder is geconstateerd dat bezoekers voornamelijk in het Kernwinkelgebied geparkeerd staan. Ook dit is conform de doelen van de fiscalisering. In de andere gebieden is bezoek slechts voor een klein deel verantwoordelijk voor de totale parkeerdruk.





Bovenstaande grafieken geven parkeerdruk weer op gebiedsniveau. Daaruit kunnen geen conclusies worden getrokken over de situatie op straatniveau. Daarom is er een overzicht gemaakt van de locaties waar de parkeerdruk tijdens de 0-meting of tijdens de 1-meting 90% of hoger was. Hierbij zijn alleen secties met 10 of meer parkeerplaatsen geselecteerd. In onderstaande kaart zijn deze plaatsen roze (0-meting) en blauw (1-meting) gemarkeerd. Hier valt op dat er in de meeste gebieden weinig is veranderd. Op plaatsen waar het voor de fiscalisering druk was, bleek dat vaak na afloop nog steeds het geval. Met de gekozen vorm van fiscalisering is de verdeling van de parkeerdruk dus grotendeels gelijk gebleven.

Bovenstaande geldt niet voor de Raambuurt. Hier blijkt dat er tijdens de 1-meting op dinsdag- en zaterdagavond een erg hoge parkeerdruk is gemeten. Echter, deze parkeerdruk blijkt voornamelijk veroorzaakt te worden door geparkeerde vergunninghouders. In de straten waar op dinsdagavond de parkeerdruk hoger was dan 90%, bleek 90% van de parkeerders vergunninghouder. Op zaterdagavond was in de drukste straten 100% vergunninghouder. De hogere parkeerdruk in de Raambuurt wordt dus niet veroorzaakt door een toename in betaald parkeerders, maar juist door een toename in vergunninghouders.



Figuur 1: Straten met parkeerdruk > 90% (parkeermeting Trajan)

3.2 Hotspots

De metingen van Trajan maken het niet mogelijk om te kijken of verschuivingen komen door een toename in betaald parkeerders. Er is in de 0-meting namelijk geen onderscheid gemaakt in het type parkeerder. Hiervoor is de meting van Team Toezicht van belang, waarbij op hotspots zowel bij de 0- als bij de 1-meting onderscheid is gemaakt tussen vergunninghouders en betaald parkeerders. Onderstaande tabel en figuur geven de hotspots weer, plaatsen waar leden van het panel vreesden voor eventuele parkeerproblematiek.

Binnenstad	Raambuurt
Pikeursbaan	Sluisstraat
Damstraat	Emmastraat
Menstraat	Werfstraat
Papenstraat	Gieterijstraat
Smedenstraat	Raamstraat (betaald)
De Doelen (alleen zaterdag)	Raamdwarstraat
Sijzenbaan (alleen zaterdag)	Raamstraat
Sijzenbaanplein (alleen zaterdag)	Sluisstraat(hof)
Brinkpoortstraat (alleen zaterdag)	

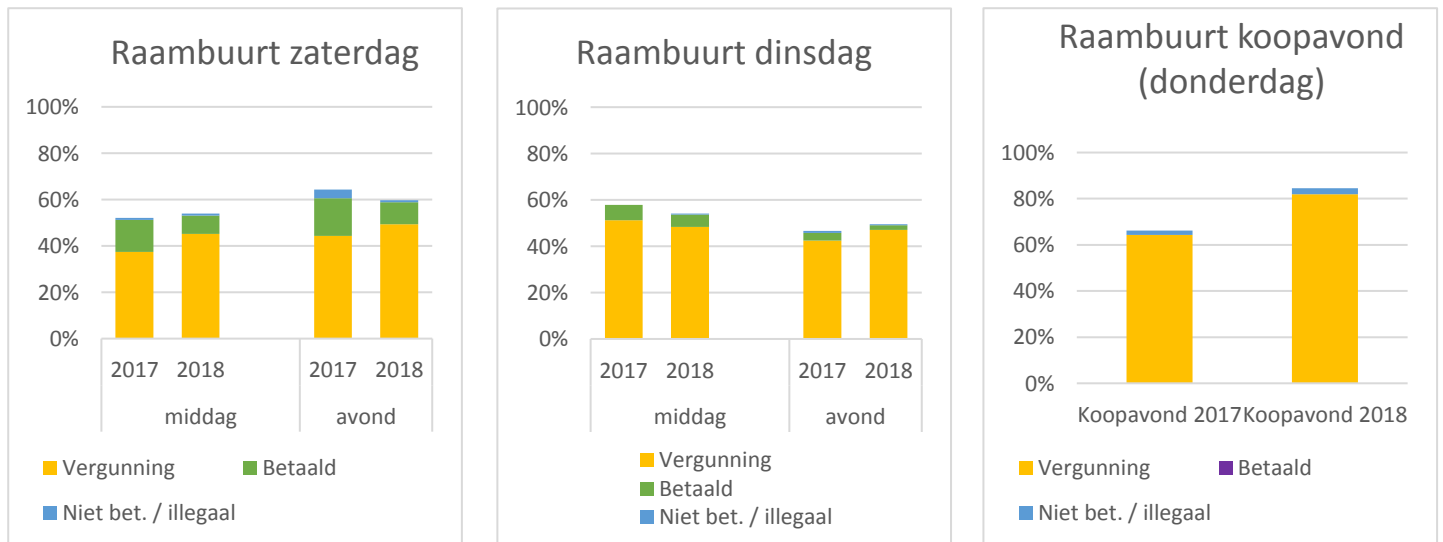


Figuur 2: Straten (hotspots), waar Toezicht heeft gemeten

Uit de overzichten in bijlage 7.3 blijkt dat nergens op deze hotspots in de binnenstad het aantal betaald parkeerders wezenlijk is toegenomen. Wijzigingen in parkeerdruk zijn nergens noemenswaardig gebleken en worden overal veroorzaakt door vergunninghouders.

In de Raambuurt ligt dit iets anders. Onderstaande grafieken geven een overzicht van de parkeerdruk in de Raambuurt. Hieruit blijkt dat de parkeerdruk op zaterdag en dinsdag wel schommelt, maar eigenlijk niet wezenlijk verandert. Op de donderdagavond is er wel een significant verschil in de parkeerdruk. De toegenomen drukte wordt veroorzaakt door een toename in vergunninghouders. Het aantal betaald parkeerders is volgens de metingen van zaterdag en dinsdag namelijk juist afgenomen. Hoe het komt dat er meer vergunninghouders zijn gaan parkeren in de Raambuurt is onduidelijk.

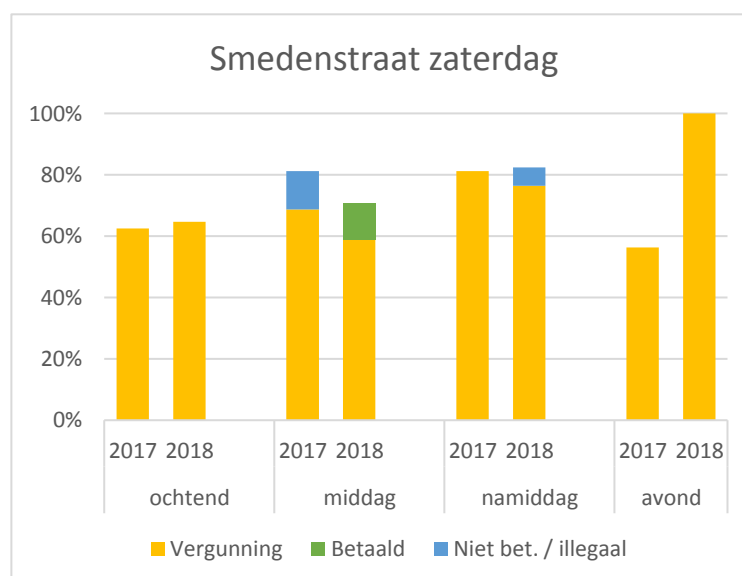
Verder komt de parkeerdruk in de Raambuurt in geen van de gevallen boven de 85%. Hierdoor kan gesteld worden dat de opzet van de Review Panels geslaagd is. De situatie in de Raambuurt is sinds de fiscalisering grotendeels gelijk gebleven.



De grafieken van de binnenstad (zie bijlage 7.3) laten zien dat ook hier het aantal betalende parkeerders is afgenomen. Dit hoeft niet direct een gevolg te zijn van het veranderende beleid. In februari is er eigenlijk altijd een lagere parkeerdruk dan in november. Opvallend in deze grafieken is de zaterdag, waar op ieder moment de parkeerdruk tijdens de 1-meting hoger was dan tijdens de 0-meting. Dit is waarschijnlijk veroorzaakt door de afsluiting van de parkeerplaatsen op de Brinkpoortstraat, een vergunninghoudersgebied. Hierdoor moesten vergunninghouders in de omringende straten in de binnenstad parkeren, wat een verklaring kan zijn voor de verhoogde parkeerdruk.

Op basis van de grafieken van de binnenstad kan gesteld worden dat de parkeerdruk hier grotendeels gelijk is gebleven. De plaatsen waar eerst vergunninghouders parkeerden worden nog steeds voornamelijk bezet door vergunninghouders.

Extra aandacht is er geweest voor de Smedenstraat. Hier is in de bocht het regime namelijk omgezet van vergunninghouders naar betaald parkeren met uurtarief. Onderstaande grafiek laat zien dat er op deze plekken in de Smedenstraat nog steeds overwegend vergunninghouders parkeren. De algemene trend geldt hier dus ook: sinds de fiscalisering is er weinig veranderd met betrekking tot het parkeergedrag. De meeste mensen parkeren nog steeds op dezelfde plaatsen. Hiermee is de



opzet van de Review Panels geslaagd.

3.3 Vragenlijsten

Om een indruk te krijgen van de gevoelsmatige parkeerdruk, zijn vragenlijsten opgestuurd aan belanghebbenden die betrokken zijn geweest bij het proces met review Panels. Aan hen zijn de volgende vragen gesteld:

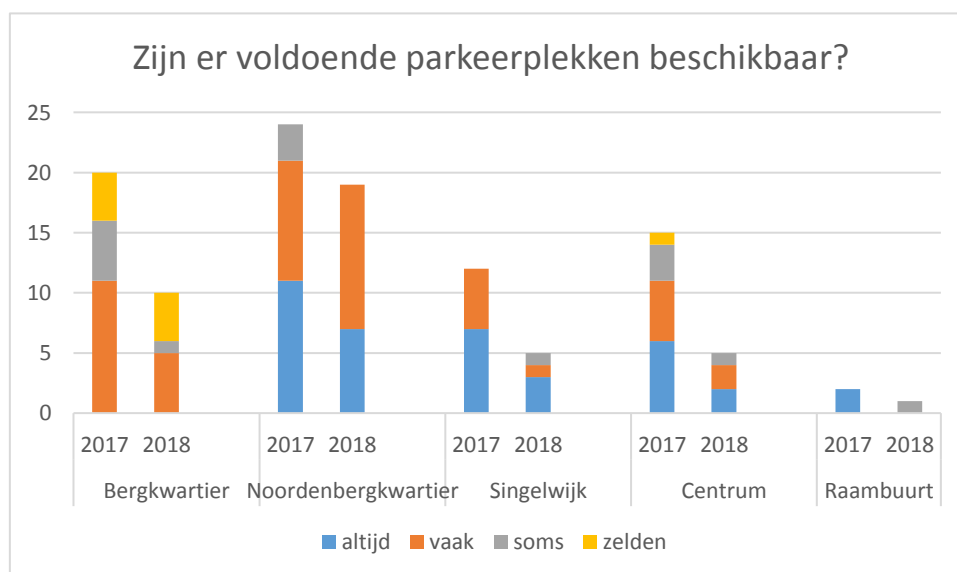
1. Zijn er over het algemeen parkeerplekken beschikbaar?
2. Kunt u over het algemeen een parkeerplek vinden in de buurt van uw woning?
3. In hoeverre ervaart u overlast van zoekverkeer in uw straat?
4. Bent u vergunninghouder?
5. In welke buurt woont u? (Bergkwartier, Noordenbergkwartier, Singelwijk, Centrum, Raambuurt)

De eerste drie vragen zijn van belang om de beleving van belanghebbenden te meten. In totaal hebben tijdens de 0-meting 73 respondenten de enquête ingevuld. Op de 1-meting hebben 40 respondenten gereageerd. Deze komen uit de volgende buurten:

- Bergkwartier: 20 respondenten (0-meting) – 10 respondenten (1-meting)
- Noordenbergkwartier: 24 respondenten (0) – 19 respondenten (1)
- Singelwijk: 12 respondenten (0) – 5 respondenten (1)
- Centrum: 15 respondenten (0) – 5 respondenten (1)
- Raambuurt: 2 respondenten (0) – 1 respondent (1)

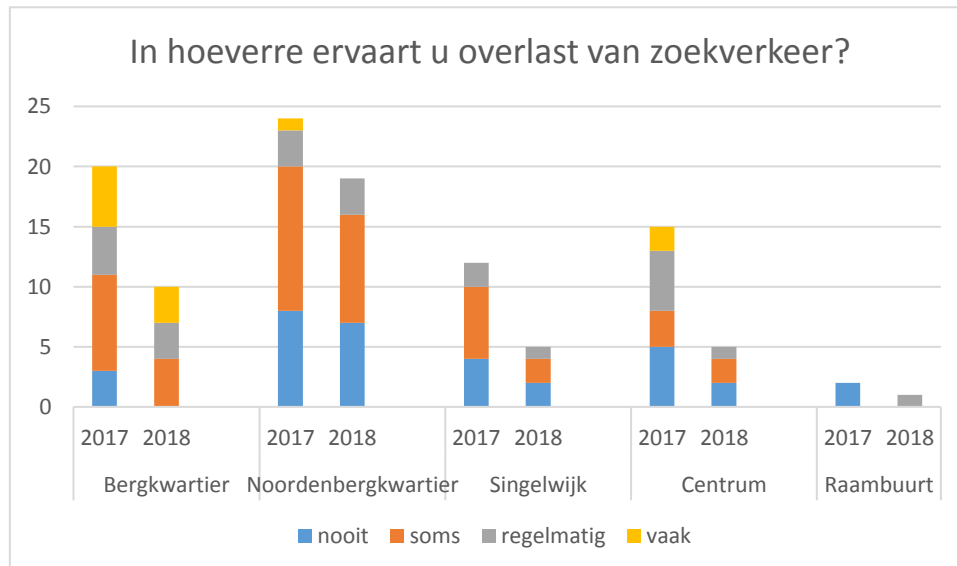
Onderstaande grafieken geven een overzicht van de antwoorden op de eerste drie vragen. Aangezien er tijdens de 1-meting veel minder mensen hebben gereageerd is het lastig om conclusies te trekken op basis van deze gegevens. Wel gaat het vaak op dat mensen die tevreden zijn minder snel de behoefte hebben om (nogmaals) een enquête over het beleid in te vullen. Het is dus denkbaar dat veel bewoners tevreden zijn met de nieuwe situatie en daardoor geen reden zien om de enquête (nogmaals) in te vullen.

Door het lage aantal respondenten in de Raambuurt is het onmogelijk om conclusies te trekken voor deze buurt. Daarom wordt alleen gekeken naar de vier andere wijken.





In het Bergkwartier zijn tijdens de 0- en 1-meting ongeveer evenveel mensen van mening dat er vaak voldoende plaatsen beschikbaar zijn. Ook het aantal personen dat zelden voldoende plaatsen beschikbaar ziet is gelijk gebleven. Eigenlijk is alleen de groep die soms beschikbare plaatsen vindt



afgenomen. Voor het vinden van een plaats in de buurt van de woning geldt hetzelfde. Wel wordt er nog steeds veel zoekverkeer ervaren in het Bergkwartier.

In het Noordenbergkwartier lijken voor alle vragen de verhoudingen redelijk gelijk gebleven. Er zijn wel wat kleine verschuivingen te zien maar deze hebben geen grote invloed op de beleving van bewoners.

Voor de Singelwijk en het centrum is het lastiger om op basis van bovenstaande grafieken conclusies te trekken. In beide gevallen heeft namelijk minder dan de helft van de respondenten gereageerd op de 1-meting. In beide situaties lijken de verhoudingen enigszins gelijk gebleven dus waarschijnlijk is er weinig veranderd door de fiscalisering.

Door de lage response tijdens de 1-meting zullen kleine afwijkingen niet per se een verandering van de beleving betekenen. Verder zullen mensen die ontevreden zijn eerder ook een tweede keer reageren, waardoor de vragenlijsten mogelijk een negatiever beeld schetsen dan de daadwerkelijke situatie.

4. Inventarisatie ervaringen

Behalve de metingen en de beleving van bewoners, is er ook aan verschillende partijen gevraagd hoe zij het nieuwe beleid ervaren. Hiervoor is contact opgenomen met de volgende betrokkenen:

- Mirjan Klok (projectleider fiscalisering)
- Mehmet Celep (Senior handhaver Team Toezicht)
- Matthijs Bootsma (projectleider invoering)
- Gerard Knot (interim parkeeradviseur)
- Peter Brouwer (binnenstadmanager)
- Jan Webbink, Henk Hengeveld en Mieke Viveen (bewonersvereniging)

Uit deze gesprekken is allereerst naar voren gekomen dat de situatie sinds de fiscalisering voor bewoners feitelijk onveranderd is gebleven. Bewoners zijn daarom tevreden met de gekozen vorm van fiscaliseren. Wel heeft de uitvoering van het beleid invloed op de bezoekers van de stad. De volgende punten leiden tot onduidelijkheid:

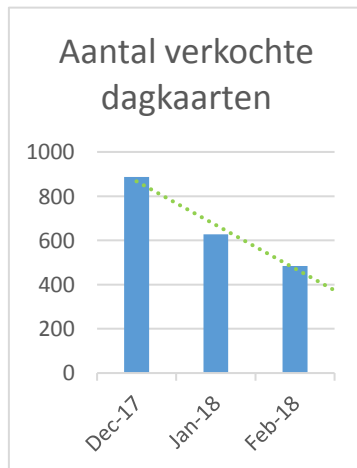
- De parkeerautomaten
 - De parkeerautomaten werken op zonne-energie en staan daardoor standaard op stand-by (zwart scherm). Hierdoor denken sommige bezoekers dat de automaat niet werkt.
 - Bij sommige parkeerautomaten is het mogelijk om voor verschillende zones te betalen. De automaat staat dan aan de rand van twee zones en geeft mensen de keuze tussen verschillende tarieven; dagtarief en uurtarief. Dit scheidt echter verwarring bij bezoekers, voor wie het vaak behoorlijk onduidelijk is.
 - De optie voor verschillende tarieven is besproken in de Review Panels. De gedachte was hier dat er eigenlijk geen automaten horen in vergunninghouderszones, om bezoekers niet te verleiden tot een duur kaartje. Hierdoor zijn de automaten aan de rand gezet, waardoor er voor twee tarieven kan worden gekozen.
- De bebording
 - Op sommige locaties in Deventer is de bebording verwarrend. Het gaat hier met name gebieden waar de overgang tussen twee zones zit. Bezoekers staan geparkeerd in zone A en zien het bord dat zone B aanduidt, met daarop ook de belcode van zone B. Waarschijnlijk denken bezoekers dat dit de zone is waar zij in geparkeerd staan. Zij zien het niet als het bord waarop de zone begint voor het gebied erachter.
- Belparkeren
 - Bij enkele apps heeft het lang geduurd voordat de fiscalisering was doorgevoerd in de app. De gemeente heeft hier toen werk van gemaakt waardoor dit nu verholpen is.
 - Het dagtarief dat in sommige zones geldt is niet in elke app even duidelijk aangegeven. Er wordt bijvoorbeeld wel aangegeven dat er een slechts een dagtarief geldt, maar niet dat dit €25,- kost. Ook hier maakt de gemeente momenteel werk van, maar lopen ze tegen onwil van de belproviders aan.



Gemeente pakt bovenstaande knelpunten op om verbeteringen aan te brengen in de bebording, automaten en de parkeerapps.

5. Verkochte dagkaarten en naheffingen

Direct na de invoering van de maatregelen blijken er aanzienlijk meer dagkaarten te zijn verkocht dan verwacht. De dagkaarten hadden als doel bezoekers te ontmoedigen in zogenaamde vergunninghouderszones te parkeren. De verwachting was daarom ook dat er slechts een handvol dagkaarten per maand verkocht zouden worden. De werkelijkheid met betrekking tot deze dagkaarten schetsen echter een ander beeld. Onderstaande grafiek laat zien hoeveel dagkaarten van €25,- er de afgelopen drie maanden zijn verkocht.



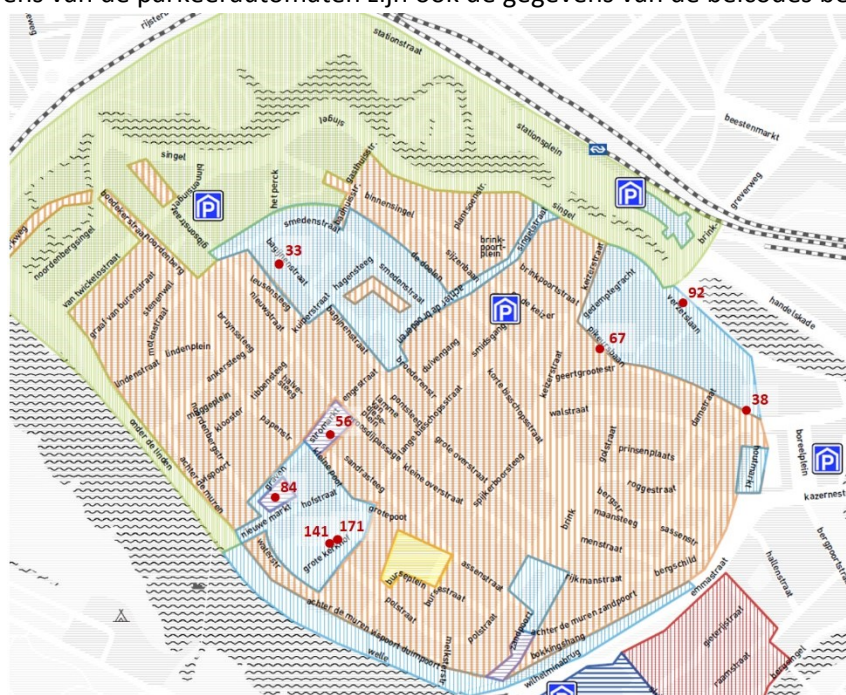
Er is een duidelijke dalende trend te onderscheiden. Wel zijn er in februari 2018 nog steeds 484 dagkaarten verkocht. Maar parkeren betreft gedrag, een verandering in het parkeerbeleid vraagt dus ook om een gedragsverandering. Er gaat daarom redelijk wat tijd overheen voordat iedereen zijn of haar parkeergedrag heeft aangepast. De hoop en verwachting is daarom dat deze dalende trend zich zal voortzetten.

Wel zullen er altijd een aantal dagkaarten per maand verkocht worden. Auto's van klusbedrijven of andere ondernemingen die op locatie moeten zijn kunnen zowel een dagkaart kopen, als bij de gemeente een ontheffing halen. Hierdoor zijn het aantal verkochte ontheffingen bij de gemeente naar schatting met de helft gedaald.

Waar er eerst 3 à 4 ontheffingen per dag werden uitgegeven zijn dat er nu 1 à 2. Deze ondernemers dragen bij aan het aantal verkochte dagkaarten.

Onderstaande kaart laat zien welke parkeerautomaten de meeste dagkaarten verkopen. Per automaat staat aangegeven hoeveel dagkaarten er zijn verkocht. Hier is direct te zien waar het probleem zich bevindt. Bij alle automaten op de kaart valt op dat deze op de rand van twee zones staan. Dit betekent waarschijnlijk dat bezoekers dus wel op de goede parkeerplaatsen parkeren; op de plaatsen waar uurtarief van toepassing is, maar het dagtarief betalen. In het deel van de binnenstad dat bedoeld is voor vergunninghouders, wordt nog steeds voornamelijk geparkeerd door vergunninghouders. De bezoeker staat dus goed geparkeerd maar betaalt niet altijd het juiste tarief.

Naast de gegevens van de parkeerautomaten zijn ook de gegevens van de belcodes beschikbaar.



Hierbij geldt dat er in de zone die direct grenst aan het Grote Kerkhof en de Stromarkt (rechterkant) 333 dagkaarten verkocht zijn in de periode december – februari. In de zone die grenst aan de Pikeursbaan (rechtsonder) zijn in deze periode 321 dagkaarten verkocht. In de zones aan de linkerkant van beide gebieden zijn respectievelijk 180 en 193 dagkaarten verkocht. Ook hier is de kans groot dat bezoekers geparkeerd stonden in de goede zone, maar betaalden voor de zone ernaast.

Tot slot is er tijdens de evaluatie gekeken naar het aantal naheffingen. De conclusie hieruit is dat de afgelopen drie maanden nagenoeg hetzelfde aantal bekeuringen/nahеffing zijn uitgeschreven als dezelfde periode een jaar eerder.

6. Conclusie en voorlopige aanbeveling

Op basis van de verzamelde gegevens kan een aantal conclusies worden getrokken.

Allereerst kan geconcludeerd worden dat de fiscalisering van de binnenstad niet heeft geleid tot een grote stijging van het aantal betaald parkeerders in de voormalige vergunninghoudersgebieden. In de meeste wijken is de parkeerdruk niet wezenlijk gewijzigd. In de Raambuurt is wel een hogere parkeerdruk gemeten, maar de metingen van Team Toezicht laten zien dat deze niet wordt veroorzaakt door een stijging in het aantal betalende parkeerders. Ook op de vooraf aangewezen hotspots, waar zich mogelijk een verandering in het parkeergedrag kon voordoen, is het aantal betalende parkeerders niet wezenlijk veranderd. De gekozen vorm van fiscalisering is dus in zijn opzet geslaagd. Voor bewoners is de parkeerdruk over het algemeen gelijk gebleven.

De gesprekken met verschillende belanghebbenden bevestigen dit beeld. *Bewoners* ervaren in de regel geen toegenomen parkeeroverlast. Ook uit de vragenlijsten die zijn ingevuld door bewoners komt een bevestiging van dit beeld. In de meeste wijken wordt de situatie voor en na de fiscalisering als vergelijkbaar ervaren.

De verandering van het parkeerregime heeft onder *bezoekers* wel enig rumoer veroorzaakt, maar dat had bijna altijd te maken met implementatie-issues (parkeerautomaten, bebording, onjuiste zonenummers bij belparkeer providers, et cetera). Deze issues zijn voor een belangrijk deel al getackeld of zullen de komende maanden worden opgelost.

Om woongebieden te beschermen tegen kortparkeren door bezoekers van het centrum is een hoog dagtarief ingesteld zonder mogelijkheid om per minuut of per uur te betalen. Het is de bedoeling dat mensen slechts sporadisch een dagkaart kopen. De eerste maanden hebben echter een ander beeld gegeven. Twee mogelijke oorzaken:

- Door de bebording onduidelijkheid over de zone waarin men geparkeerd staat.
- De bediening van de parkeerautomaten is niet altijd even eenvoudig, bijvoorbeeld omdat men soms moet kiezen uit drie verschillende tarieven.

Inmiddels is het aantal verkochte dagkaarten flink gedaald en worden aanvullende maatregelen genomen om bezoekers nog duidelijker te maken waar welk tarief geldt. Denk daarbij aan aangepaste bebording en (nog) meer communicatie. De verwachting is dat met deze maatregelen het aantal 'per ongeluk' verkochte dagkaarten nog verder naar beneden zal gaan. Daarbij de kanttekening dat van het totaal aantal transacties bij parkeerautomaten slechts 1% een dagkaart betreft.

In tegenstelling tot boetes in een vergunninghoudersgebied vloeien bij fiscaal parkeren de inkomsten van boetes naar de gemeentekas. Vanwege dit financiële voordeel is fiscaal parkeren ingevoerd in de binnenstad en in de schilwijken. Daarbij kunnen vergunninghouders én bezoekers in principe op alle parkeerplekken staan. In woonstraten waar bezoekers aan het centrum niet welkom zijn wordt ter ontmoediging voor bezoekers uitsluitend een hoog dagtarief gehanteerd. Deze aanpak blijkt na een wat moeizame aanlooperperiode ook in Deventer effectief te zijn. Al met al is de conclusie dat de fiscalisering in overeenstemming met de doelstelling niet heeft geleid tot wezenlijke gedragsveranderingen van de parkeerders in de binnenstad van Deventer.

7. Bijlagen

7.1 Meetmomenten

Trajan

Dag	Datum 0	Datum 1	Tijd	Benoeming rapport
Zaterdag	18-11-2017	17-02-2018	14:00 – 16:00h	Zaterdagmiddag
Zaterdag	-	17-02-2018	19:00 – 21:00h	Zaterdagavond
Dinsdag	21-11-2017	20-02-2018	14:00 – 16:00h	Dinsdagmiddag
Dinsdag	21-11-2017	20-02-2018	16:30 – 18:00h	Dinsdagnamiddag
Dinsdag	21-11-2017	20-02-2018	20:00 – 22:00h	Dinsdagavond

Team Toezicht

Raambuurt

Dag	Datum 0	Datum 1	Tijd	Benoeming rapport
Zaterdag	14-10-2017	17-02-2018	13:30 – 15:00	Zaterdagmiddag
Zaterdag	14-10-2017	17-02-2018	19:00 – 20:30	Zaterdagavond
Dinsdag	17-10-2017	20-02-2018	13:00 – 14:30	Dinsdagmiddag
Dinsdag	17-10-2017	20-02-2018	17:30 – 19:00	Dinsdagavond
Donderdag	19-10-2017	22-02-2018	20:00 – 21:30	Koopavond

Binnenstad

Dag	Datum 0	Datum 1
Woensdag	22-11-2017	21-02-2018
Donderdag	23-11-2017	22-02-2018
Vrijdag	24-11-2017	23-02-2018
Zaterdag	25-11-2017	17-02-2018

Tijdens deze data is in de Binnenstad gemeten op de volgende meetmomenten:

Tijd	Benoeming rapport
9:00	Ochtend
14:00	Middag
17:00	Namiddag
22:00	Avond

7.2 Vragenlijsten

Twee keer zijn er vragenlijsten naar de leden van de Review Panels gestuurd: november 2017 (0-meting) en november 2018 (1-meting). Hieronder staan de ontvangen resultaten.

1. Zijn er voldoende parkeerplekken beschikbaar?

		Altijd	Vaak	Soms	Zelden	Totaal
Bergkwartier	2017	0	11	5	4	20
	2018	0	5	1	4	10
Noordenbergkwartier	2017	11	10	3	0	24
	2018	7	12	0	0	19
Singelwijk	2017	7	5	0	0	12
	2018	3	1	1	0	5
Centrum	2017	6	5	3	1	15
	2018	2	2	1	0	5
Raambuurt	2017	2	0	0	0	2
	2018	0	0	1	0	1

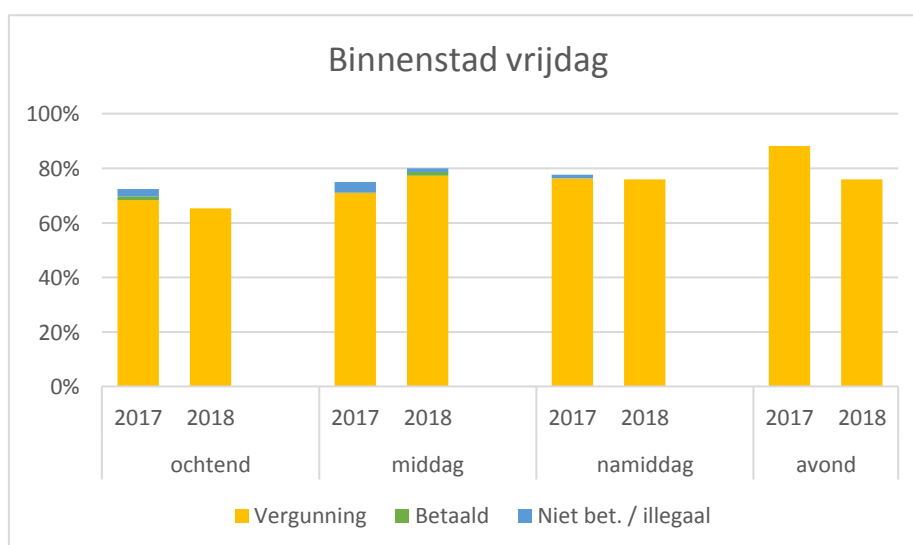
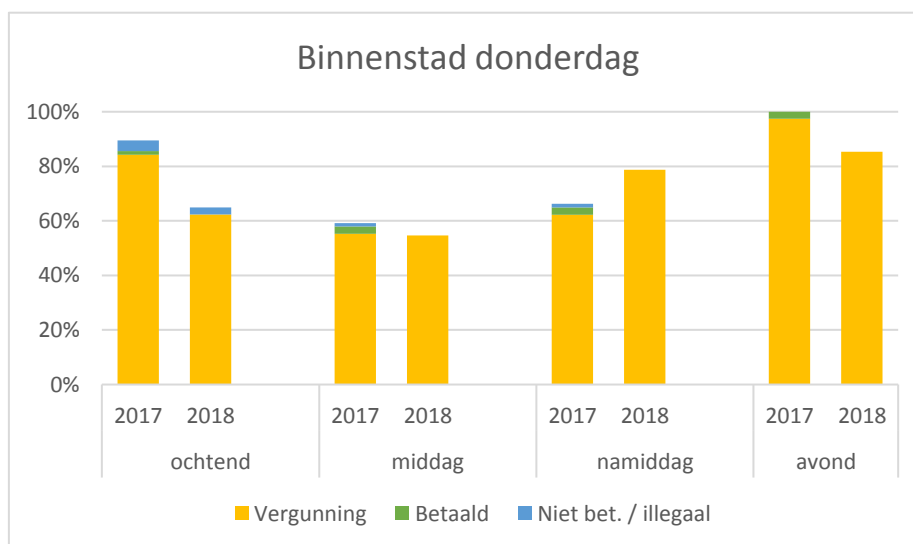
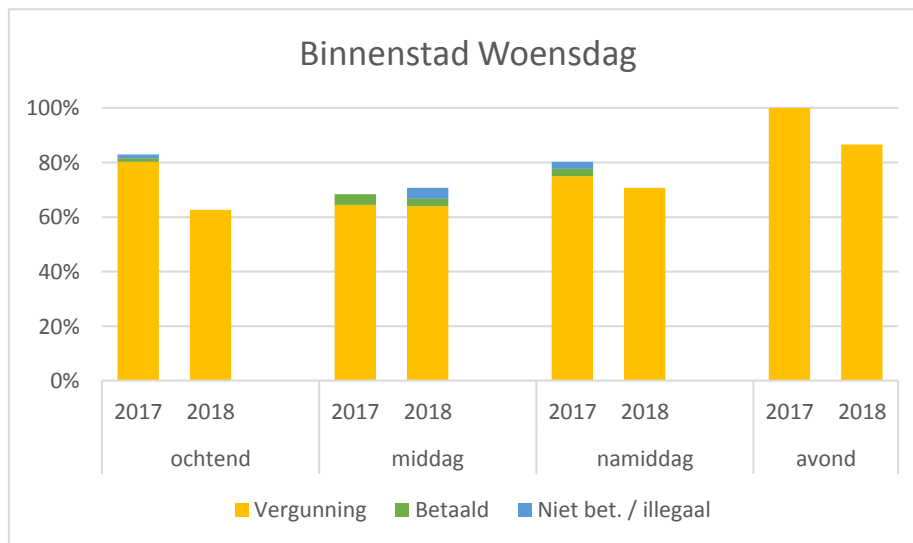
2. Kunt u over het algemeen een parkeerplek vinden in de buurt van uw woning?

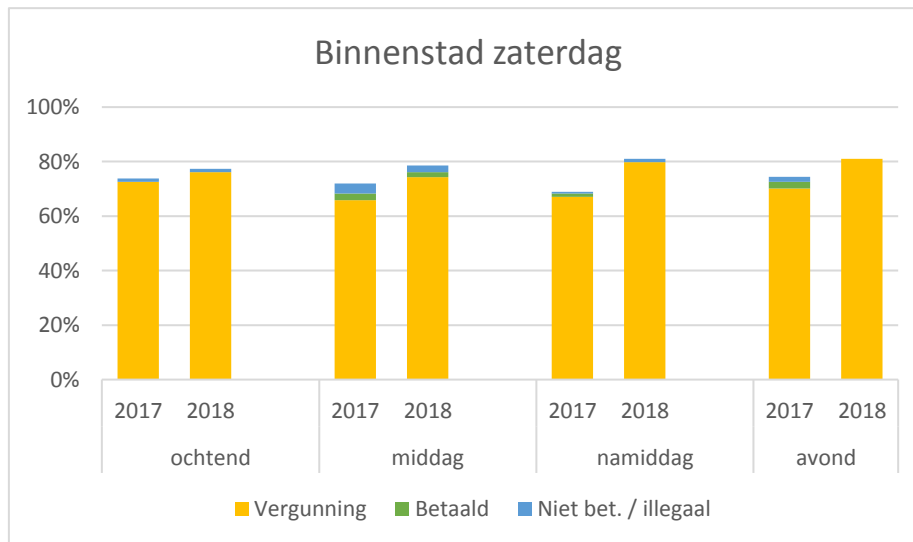
		Altijd	Vaak	Soms	Zelden	Totaal
Bergkwartier	2017	0	6	10	4	20
	2018	0	5	2	3	10
Noordenbergkwartier	2017	11	8	4	0	23
	2018	6	11	2	0	19
Singelwijk	2017	8	3	0	0	11
	2018	3	1	1	0	5
Centrum	2017	7	6	2	0	15
	2018	2	2	1	0	5
Raambuurt	2017	2	0	0	0	2
	2018	0	1	0	0	1

3. In hoeverre ervaart u overlast van zoekverkeer in uw straat?

		Nooit	Soms	Regelmatig	Vaak	Totaal
Bergkwartier	2017	3	8	4	5	20
	2018	0	4	3	3	10
Noordenbergkwartier	2017	8	12	3	1	24
	2018	7	9	3	0	19
Singelwijk	2017	4	6	2	0	12
	2018	2	2	1	0	5
Centrum	2017	5	3	5	2	15
	2018	2	2	1	0	5
Raambuurt	2017	2	0	0	0	2
	2018	0	0	1	0	1

7.3 Tellingen Toezicht Totalen Binnenstad





7.4 Verkochte dagkaarten per zonenummer

Zonenummer	Dec-17	Jan-18	Feb-18	Totaal
7440	85	50	45	180
7441	141	109	83	333
7442	143	87	91	321
7443	29	12	16	57
7444	98	61	34	193
7446	21	19	19	59
7447	52	46	33	131
7448	19	5	10	34
Dagkaarten automaat	300	239	153	692
Totaal	887	628	484	1.999

7.5 Verkochte dagkaarten per betaalautomaat

	Automaatcode	Aantal dagkaarten
Bagijnestraat	83	33
Pikeursbaan/verzetslaam	51	38
Stromarkt (flitsparkeren)	47	56
Pikeursbaan	88	67
Nieuwe markt (flitsparkeren)	44	84

Verzetslaan	49	92
Grote kerkhof	93	141
Grote kerkhof	43	171
Overige	Nvt	109

Persbericht

Evaluatie nieuwe vorm parkeren positief

De situatie voor inwoners van de binnenstad en de Raambuurt is ongeveer gelijk gebleven na de invoering van fiscaal parkeren. Dit blijkt uit een eerste evaluatie hiervan. De parkeerdruk bleef ongeveer gelijk. Bezoekers weten steeds beter de parkeerplekken met alleen een dagkaart te vermijden.

Wethouder Liesbeth Grijsen: "Fijn dat onze verwachtingen zijn uitgekomen en dat het voor bewoners zo heeft uitgepakt."

Onderzoek inwoners

De parkeerdruk is ongeveer gelijk gebleven, blijkt uit tellingen, en is maximaal 80%. Dat betekent dat op alle momenten er vrije parkeerplekken zijn. In de Raambuurt is het op piekmomenten wel drukker maar dat komt niet door meer bezoekers maar door meer vergunninghouders.

Bezoekers

Aanvankelijk werden er meer dagkaarten verkocht dan verwacht. Inmiddels is dat aantal flink gedaald en worden aanvullende maatregelen genomen om bezoekers duidelijk te maken waar welk tarief geldt. Van het totaal aantal transacties van parkeerautomaten is slechts 1% een dagkaart. Parkeren in parkeergarages is in Deventer het goedkoopst.

Fiscaal parkeren

Fiscaal parkeren is ingevoerd in de binnenstad en in de schilwijken. Daarbij kunnen vergunninghouders en bezoekers op alle parkeerplekken staan en wordt parkeren in straten met een hoge parkeerdruk ontmoedigd door bezoekers alleen dagkaarten aan te bieden. Het voordeel voor de gemeente is dat met fiscaal parkeren de inkomsten van boetes in de gemeentekas vloeien en niet langer verdwijnen naar de rijksoverheid.