

**Nota** voor burgemeester en wethouders

Team  
DEV-BLD

**Onderwerp**

Meerjaren Perspectief Parkeren 2021: Uitwerking en actuele dossiers

1- Notagegevens		2- Bestuursorgaan	
Notanummer	2021-000366	<input checked="" type="checkbox"/> B & W	23-03-2021
Datum	26-02-2021	<input type="checkbox"/> Raad	--
Programma:		<input type="checkbox"/> Burgemeester	--
03 Leefomgeving		<b>College van B &amp; W</b>	
Portefeuillehouder Weth. Rorink		- Burgemeester	- Weth. Grijsen
		- Weth. De Geest	- Weth. Verhaar
		- Weth. Walder	- Weth. Rorink

Besluitenlijst	d.d.	d.d.	d.d.
<input type="checkbox"/> Akkoordstukken	--	<input checked="" type="checkbox"/> Openbaar	23-03-2021
		<input type="checkbox"/> Besloten	--

Routing	d.d.	par.	
Teammanager Leefomgeving	01-03-2021	<input checked="" type="checkbox"/> adj.secr.	18-03-2021
Wethouder mobiliteit	04-03-2021	<input checked="" type="checkbox"/> gem.secr.	18-03-2021
		BIS Openbaar	
		Status	Definitief 2021-03-24

Bijlagen

Bijlage 1 - 210215 Statistisch overzicht garages en De Worp

Bijlage 2 - 2021-01-27 actualisatie digitalisering FW

B & W d.d.: 23-03-2021

Besloten wordt:

- 1 In te stemmen met het opdelen van het Meerjaren Perspectief Parkeren in 2021 in drie onderdelen: actuele hoofdkwesties in een raadsmededeling, een nadere uitleg aan de gemeenteraad over het beleidsinstrument in het voorjaar en een 'volledige' geactualiseerde versie in het najaar 2021;
- 2 In te stemmen met de hoofdlijnen van inhoudelijke aanpak voor de actuele dossiers op financieel en beleidsmatig gebied: Compensatie gederfde parkeerinkomsten, NS-stalling, discrepantie uitgaven versus inkomsten, extra onderzoeken De Worp, tempo digitaliseringsproces en monitoring;
- 3 De raadsmededeling vast te stellen;
- 4 De stukken aan te bieden aan de raad;
- 5 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  
Bekendmaking conform Awb

Nee  
Nee

### ADVIESRADEN:

Moet een van de adviesraden gehoord worden of op de hoogte gesteld?

Nee

## Toelichting

### Inleiding

Het Meerjaren Perspectief Parkeren (Hierna MPP) biedt inzicht in de financiële stand van zaken binnen de parkeersector van de gemeente Deventer. Cijfermatig wordt het afgelopen jaar in beeld gebracht en wordt een prognose gegeven van inkomsten en uitgaven voor de komende tien jaren. College en Raad kunnen op basis hiervan voorstellen tot bijsturing doen.

In 2020 is door de gemeenteraad verzocht om meer uitleg over het MPP, gericht op het vergroten van inzicht en gebruiksmogelijkheden. Het is een vrij technisch financieel document. Bij raadsleden bestaat de behoefte aan meer uitleg hierover. Met name is nadere toelichting gevraagd op de wijze waarop raadsleden een MPP als kader kunnen benutten om voorstellen tot bijsturing van het beleid te doen.

Het meest recente MPP is van juni 2019 en verschijnt doorgaans jaarlijks. In 2020 zorgde de Covid-19 crisis voor onzekerheid in inkomsten. In financiële zin dient zekerheid te bestaan over nationale compensatie voordat een volledig beeld kan worden gegeven. Helaas zal ook in 2021 dit probleem blijven bestaan.

De (parkeer)wereld staat echter niet stil. Blijvend inzicht in de lopende ontwikkelingen is echter van groot belang om het bestuur inzicht en - indien nodig – de mogelijkheid tot bijsturing op het vastgestelde beleid te bieden. Het voorstel leidt tot een optimale middenweg hierin. Aansluiting wordt gezocht bij de twee majeure financiële instrumenten van BenW en raad: De voorjaarsnota en de begrotingsbehandeling.

De optimale middenweg bestaat uit drie onderdelen: Een volledig MPP in het najaar, informatie over actuele onderwerpen in de bijgevoegde raadsmededeling en de bereidheid van BenW om later in het voorjaar een raadstafel bij te wonen gericht op effectiever omgaan met het MPP als instrument. De actuele onderwerpen zijn: nadere uitleg ten aanzien van financiële compensatie van derving parkeerinkomsten als gevolg van Covid-19,erschikking bijdrage NS-stalling Deventer (Hierover ontvangt u een separaat collegevoorstel) en de toenemende discrepantie tussen parkeerkosten en parkeeropbrengsten. Beleidsmatige overwegingen betreffen nader onderzoek voor parkeerterrein De Worp, tempo van het digitaliseringsproces en uitvoering van reguliere monitoring ondanks de uitzonderlijke situatie op straat.

### Beoogd resultaat

Voldoen aan de wens van de raad om in het voorjaar over meer uitleg over de opbouw van het MPP en de huidige financiële stand van zaken m.b.t. het lopende MPP. In het najaar komen we dan met een nieuw MPP.

### Kader

Raadsmededeling 3 maart 2020 (mededelingennummer 2020-000268 'Inkadering beleidsproces MPP en fiets 2020'

Het Meerjaren Perspectief Parkeren van juni 2019 (MPP 2019-1197)

Omgevingsvisie Deventer, definitief september 2019

Beleidsregel Parkeren bestemmingsplannen Deventer (versie 2015) en parkeerbeleidsplan, definitief januari 2013

### Argumenten voor en tegen

**Argumenten voor** Continuïteit van beleidsvorming en uitwerking. Recht doen aan de huidige onmogelijkheid

volledige financiële beelden te kunnen leveren zolang de Covid-19 crisis voortduurt.

**Argumenten tegen** Bij uitblijven van een volledig MPP ontstaat een suboptimaal zicht op de financiën van de parkeersector. Eventuele bijsturing van financiële ontwikkelingen en/of gewenste aanvullende beleidsuitspraken laten langer op zich wachten.

#### Extern draagvlak (partners)

Niet van toepassing

#### Financiële consequenties

Financiële consequenties zullen in voorjaarsnota, kwartaalrapportages en begrotingsbehandeling 2022-2025 nader aan de orde komen. Toename kosten fietsenstalling bij het station (85k) en MJOP Stadspoortgarage (100k) zijn daarbij de belangrijkste aandachtspunten.

#### Aanpak/uitvoering

Er is sprake van drie stappen/fasen in het MPP:

1. Voorliggende raadsmededeling: Deze richt zich met name op de lacune in het jaarlijks verschijnen van een Meerjaren Perspectief Parkeren (MPP). Daarmee beantwoordt de raadsmededeling aan toezeggingen op 16-10-2019 en 30-10-2019 om het MPP tijdig in relatie tot voorjaarsnota's en begrotingsbehandelingen te presenteren. De onzekerheid van (compensatie voor) verminderd parkeren door bezoekers als gevolg van de Covid-19 crisis zorgt voor onregelmatigheden in compleet opstellen en presenteren van het MPP. Bij de raadsmededeling is een bijlage gevoegd waarin inzage wordt gegeven in parkeren Worp en parkeergarages in de periode 2019 - 2020 en rekening houdend met de twee lock downs;
2. Indien geagendeerd door de raad : toelichting door het college in een raadstafel over de opbouw van het MPP
3. Verwerking van indicaties naar aanleiding van de terugkoppelingen in kwartaalrapportages, VJN 2021 en begroting 2022 e.v.

## RAADSMEDEDELING

<b>Onderwerp</b>	Meerjaren Perspectief Parkeren 2021: Uitwerking en actuele dossiers		
<b>Mededelingennr</b>	2021-000366	<b>Portef.houder</b>	Weth. Rorink
<b>Team</b>	DEV-BLD	<b>BenW-besluit d.d.:</b>	23 maart 2021

### 1. Inleiding: waarom deze mededeling

Met deze raadsmededeling informeren wij u over de stand van zaken MPP in 2021, uitwerking en actuele dossiers.

### 2. Kader

- Coalitieakkoord 2018
- Het Meerjaren Perspectief Parkeren van juni 2019 (MPP 2019-1197)
- Omgevingsvisie Deventer, definitief september 2019
- Toezeggingen op 16-10-2019 en 30-10-2019 om het MPP tijdig te presenteren in relatie tot de voorjaarsnota's en begrotingsbehandelingen
- Raadsmededeling 3 maart 2020, 2020-0268.

### 3. Kern van de boodschap

Rekening houdend met de financiële complicaties door Covid-19 en de compensatie vanuit het Rijk daarvoor geven we voor 2021 een kort overzicht van de meest in het oog springende actuele financiële en beleidsmatige kwesties. Aspecten hiervan kunnen indien nodig in de voorjaarsnota nader worden verankerd. Daarnaast kunnen we, als dit raad dit agendeert, dit voorjaar in een raadstafel uitleg te geven op welke wijze de raad een MPP optimaal kan benutten bij het bepalen en bijsturen van (financieel) parkeerbeleid. De conclusies hiervan worden meegenomen bij een volgend MPP.

In plaats van een MPP informeren we uw raad thans op hoofdlijnen, Een 'volledig' MPP komt in het najaar van 2021 als opvolger van het MPP 2019. Conclusies hiervan kunnen in de begrotingsbehandeling 2022 – 2025 worden verankerd. Tot slot melden we op enkele dossiers een aantal actuele ontwikkelingen.

### 4. Nadere toelichting

#### Waar staan we nu met het MPP?

#### ***Raadsmededeling 3 maart 2020, toezeggingen en oplevering***

Op 3 maart 2020 (mededelingnummer 2020-000268) informeerden we u over de algemene voortgang van de diverse toezeggingen in relatie tot fiets- en autoparkeren. Ten aanzien van de zgn. 'nulnormdiscussie' is bestuurlijke terugkoppeling dit voorjaar in de maak. Over de upgrade van garage Brink en de fietsgerelateerde aspecten wordt separate terugkoppeling verzorgd. In twee bijlagen wordt u thans nader geïnformeerd: Er is een bijlage over de voortgang van de digitalisering van parkeren, en een tweede bijlage die ingaat op het gebruik van onze garages in 2019 en 2020 en de thans beschikbare gegevens over De Worp. Hiermee wordt slechts ten dele voldaan aan de in 09-09-2019 gedane toezegging om tellingen van het gebruik van De Worp te organiseren en openbaar te maken: aangezien de huidige gegevens onvoldoende zijn voor een goede analyse wordt een vervolg hierop voorgesteld.

#### ***Deze raadsmededeling: voortgang MPP***

De huidige raadsmededeling richt zich met name op de lacune in het jaarlijks verschijnen van een Meerjaren Perspectief Parkeren (Hierna MPP) en het niet vaststellen van een MPP in 2020. Daarmee beantwoordt de raadsmededeling de toezeggingen van 16-10-2019 en 30-10-2019 om het MPP tijdig in relatie tot voorjaarsnota's en begrotingsbehandelingen te presenteren.

De onzekerheid van (compensatie voor) verminderd parkeren door bezoekers als gevolg van de Covid-19 crisis zorgt voor onregelmatigheden in het compleet kunnen opstellen en presenteren van het MPP.

Het Meerjaren Perspectief Parkeren (MPP) biedt zicht op de wijze waarop BenW beleidsmatig en financieel omgaat met de parkeersector. Normaliter verschijnt het MPP jaarlijks. Door de Covid-19 crisis is echter onzekerheid van incidentele derving op parkeerinkomsten ontstaan. Hiervoor is op nationaal niveau compensatie beschikbaar in de vorm van steunpakketten.

Gevolg is echter dat slechts een half jaar met redelijke zekerheid vooruit kan worden gekeken. Het opstellen van een definitief MPP in 2020 bleek daardoor niet mogelijk. De meest recente versie is van juni 2019. De kracht van het MPP is de ontwikkelingen van de afgelopen periode definitief te kunnen rapporteren en om te zetten in een meerjarig programma. Nu de covid-19 crisis langer aanhoudt, verschaft BenW graag duidelijkheid over de stand van zaken m.b.t. terugkoppeling rond het MPP in 2021.

### **Invloed financiële ontwikkelingen**

De reeks van jaarlijkse verschijning van een MPP is met de Covid-19 crisis doorbroken. Zolang geen nieuw MPP is vastgesteld blijft het door de raad vastgestelde MPP van juni 2019 vigerend beleidskader. De besluiten die hierin genomen zijn, blijven het uitgangspunt voor de uitwerking van beleid en financiële kaders voor B&W. Door besluitvorming inzake een MPP 2021 naar het najaar door te schuiven ontstaan geen acute budgetproblemen. Specifieke aanvullingen hierop zijn op dit moment als volgt.

#### *Stand van zaken compensatie gedeerde parkeerinkomsten*

In de derde kwartaalrapportage van 2020 is intern budget beschikbaar gesteld voor de compensatie van derving van parkeerinkomsten voor het jaar 2020. Het gaat om circa € 900.000,- derving. De derving van inkomsten in 2021 wordt gemonitord. Op basis van actuele inzichten zal in de eerste kwartaalrapportage een inschatting gemaakt worden van de benodigde aanvullende compensatie. De verwachting is dat deze interne compensatie uiteindelijk grotendeels opgevangen kan worden uit de steunpakketten van het Rijk.

#### *Voorziene wijziging in bijdrage fietsenstalling NS Deventer*

In 2013 sloot de gemeente een overeenkomst met NS ten aanzien van de exploitatie van de fietsenstalling die vanaf 2015 onder het stationsplein operationeel is. Onderdeel hiervan was dat de gemeente arbeidskracht zou (laten) inhuren voor het bemensen van de stalling. De combinatie van voorwaarden (arbeidskracht met afstand tot de arbeidsmarkt) en minder courante uren (het ging alleen om uren buiten de reguliere kantooruren, de overige uren hebben een gecombineerde inzet met de in de stalling aanwezige winkel) maakte invulling hiervan zeer complex.

Inmiddels heeft NS in overleg met de gemeente voor een alternatief gekozen waarbij menskracht wordt betrokken als onderdeel van een grotere vraag voor stations in Oost-Nederland. De betrokken partij dient 20% van de arbeid in te vullen met mensen met afstand tot de arbeidsmarkt. Intern gevolg hiervan is dat kosten bij aanvang ontstonden als betaling voor de zelf geregelde inzet, maar thans de vorm van een bijdrage aan NS die hiervoor inzet inhuurt. Hoewel dit gemeente breed slechts een verschuiving van verplichting is, geldt voor de bijdrage dat de reserve parkeren hiervoor de meest logische bron is. Hierdoor nemen de structurele kosten met rond € 85.000,- per jaar toe. Dit is te beschouwen als een autonome ontwikkeling. De wijze waarop hiermee om wordt gegaan zal betrokken worden in de bredere afweging van de voorjaarsnota.

Overigens heeft NS de gemeente benaderd om te participeren in een proef waarbij betaling de eerste 24 uur gratis is en bij langer stallen betaling wordt gevraagd. Doel hiervan is onnodige capaciteitsafname door extreem langstallen te voorkomen. Echter, de gemeente ziet dit voor dit moment als een achteruitgang in dienstverlening en vreest meerkosten voor handhaving

Uw college stemt in met een verdere uitwerking van een voorstel voor deze pilot om de volgende redenen:

- Op nationaal niveau is door VNG erkend dat NS stallingen niet voor altijd gratis kunnen blijven. VNG heeft aan NS gevraagd om een pilot, om tenminste de impact van betaling zo in te kunnen regelen dat de impact voor reizigers en effect op de omgeving zo min mogelijk is. Deventer is gekozen als één van de vier proeflocaties en heeft op die manier invloed op de uiteindelijke regeling.
- Dankzij deelname aan de pilot wordt ons te betalen aandeel in de exploitatie niet 66% maar 49%. Indien we niet deelnemen, stijgt het gemeentelijk aandeel structureel met indicatief 105K.
- NS en BenW hebben in eerdere fasen gezamenlijk erkend dat uitvoering van de huidige overeenkomst niet meer mogelijk is. Het nu volledig afwijzen van vernieuwing kan leiden tot een situatie waarin NS vanaf de eerste minuut betaling vraagt.

Op basis van deze nadere uitwerking zal detaillering en voorstellen tot besluitvorming hierover later dit voorjaar separaat aan uw raad worden voorgelegd.

#### *Toenemende discrepantie tussen parkeerkosten en parkeeropbrengsten*

In het algemeen gezegd staat het rendement van de financiële parkeersector ieder jaar meer onder druk. Een eerste oorzaak hiervan is dat dit niet zozeer ligt aan één onderdeel, maar dat kosten op alle fronten toenemen binnen reguliere uitgaven. In alle gevallen betreft het kosten waarvan aan de inhoudelijke noodzaak niet hoeft te worden getwijfeld. Het algemene beeld is dat de kostenposten (te) scherp zijn ingeschat. Aan de opbrengtzijde constateren we dat te verwachten is dat na de fase van compensatie door de Rijksoverheid een langere tijd zal volgen waarin deze (nog) niet op het niveau van voor de Covid-19 crisis zullen zijn. Een belangrijk onderdeel hiervan is de zogenaamde onderhoudsprogrammering van de garages die wij in bezit en exploitatie hebben. Deze dienen op korte termijn in het MPP opgenomen te worden en hebben ook financiële consequenties voor het MPP.

Een tweede oorzaak voor de discrepantie tussen kosten en opbrengsten is dat de focus voor financiering van projecten met de jaren vanuit de reserve is verbreed. Bij de traditionele onderdelen (zoals parkeerapparatuur en openbare fietsenstallingen) zijn onderdelen van stimulerend beleid (zoals ondersteuning van de IJsselpont, experimenten met parkeersensoren en de centrumbus) gekomen. Duidelijk is dat deze nieuwere onderdelen beleidsmatig gewenst zijn en kosten hiervan logischerwijs bij de reserve parkeren horen. Tegelijkertijd leidt die verbreding tot nieuwe, minder voorspelbare kostenontwikkelingen ten opzichte van de oorspronkelijke onderdelen.

Uit doorrekening van het saldo van de reserve parkeren in meerjarig perspectief komt naar voren dat de opbrengsten uit de parkeerexploitatie in combinatie met de beschikbare reserves ontoereikend zijn om de huidige afdracht aan de algemene middelen te kunnen continueren. Zonder inhoudelijke bijstelling van het parkeerbeleid zou dit betekenen dat de afdracht (op basis van huidige inzichten) structureel met minimaal € 100.000,- verlaagd dient te worden vanaf 2022. Dit heeft een directe relatie met de hierboven genoemde groot onderhoudsprogrammering van onze garages (vastgoed) en is ter voorkoming van vervroegde afschrijving van onze duurzame kapitaalgoederen, waardoor calamiteiten worden voorkomen en plots hele hoge investeringen worden voorkomen.

In deze berekening zijn eventuele meerkosten voor de NS fietsenstalling of een onderbezetting van de parkeergarages na de huidige lockdown niet meegenomen. Ten aanzien van meerjarige onderhoudsprogramma's (MJOP's) is in bovenstaande doorrekening garage Stadspoort meegenomen en garage Brink nog niet. Toevoegen hiervan zal in het volgende MPP gebeuren, uitvoering van de renovatie in garage Brink is een natuurlijk startmoment hiervoor.

#### **Invloed van beleidsmatige ontwikkelingen**

In recente MPP-edities is de gelegenheid te baat genomen om naast financiële kaders ook aanvullende uitspraken te doen op beleidsniveau. Het betreft nadere uitwerkingen van de meer algemene vastgestelde kaders: de omgevingsvisie van 2019 en de parkeerbeleidsdocumenten van 2015.

#### *Functionele positie parkeren De Worp / Melksterweide*

In 2019 is aan de parkeergelegenheid bij plantsoen De Worp (114 parkeerplaatsen beschikbaar) terrein Melksterweide toegevoegd (Circa 231 vaste parkeerplaatsen beschikbaar plus een in de reguliere situatie afgesloten overloopruimte van circa 110 parkeerplaatsen). De Worp heeft een nu een dagtarief van € 1,-, Melksterweide is gratis. Dit terrein is aangelegd als alternatief voor het weghalen van de parkeergelegenheid aan het Grote Kerkhof.

Het terrein werd vanaf de opening en tijdens sommige fasen van de covid-crisis goed bezet. De vraag is of bij volledig gebruik echter de functie voor bezoekers aan het centrum niet in het gedrang komt. Het terrein wordt namelijk ook gevonden door werkers in de binnenstad en wordt door binnenstadsbewoners en -ondernemers als parkeergelegenheid gebruikt. Als bezoekers voor de binnenstad aankomen, is de ruimte soms al deels bezet.

Om hiervoor een optimale middenweg te vinden is idealiter goed zicht op het gebruik van werkers en winkelend publiek in 'normale' omstandigheden nodig. De tellingen die in 2019 en 2020 zijn uitgevoerd (zie de bijgevoegde memo hierover) leveren een te divers beeld op. Dat geldt zowel door de dag van de week waarin geteld werd, als de achterliggende lockdown situatie. Die liep in 2020 van een intelligente lockdown via een versoepeling naar een progressieve set aan restricties. In 2021 kwam daar een nieuwe lockdown en avondklok bij. Conclusie op dit moment is dat ook op korte termijn geen statistisch steekhoudende reeks van metingen haalbaar is.

Als alternatief stellen we daarom twee aanvullende maatregelen voor. De eerste is naast de reguliere monitoring (zie onder) een specifiek gebruikersonderzoek uit te voeren. We zullen dit voorbereiden en uit laten voeren zodra de covid-19 situatie verdere normalisering van het winkelgebruik toestaat. Dat aanvullende onderzoek zal gericht zijn op het vragen naar motieven van parkeerders en meningen over diverse opties, zaken die met monitoring slechts indirect te achterhalen zijn. De tweede maatregel is het gebruiken van de losse metingen in een theoretisch model. Daarin kunnen we het gebruik in de 'normale' situatie benaderen. Met name indien de covid-19 situatie niet tot versoepelingen leidt, kan op deze manier toch een second-best beeld worden gegeven.

Met de voorgestelde maatregelen kan voor of tijdens de zomer een goed beeld worden gegeven of en waar beprijzen als sturend instrument optimaal kan worden ingezet. De toestroom kan worden gerelateerd aan de overige opties in en bij de binnenstad. Tegelijkertijd wordt daarmee duidelijk wat dit voor opbrengsten uit parkeergeld betekent.

#### *Tempo van het digitaliseringsproces van de parkeersector*

In het MPP van 2019 is gekozen voor het inzetten op digitalisering van de parkeersector. De algemene reden hiervoor is dat de klanten meer eigen controle krijgen op aanvragen en zaken snel op de eigen PC of smartphone kunnen regelen. Voor de gemeente betekent dit op termijn een meer efficiënte omgang voor klantrelaties van front- en backoffice, monitoring en handhaving. In de afgelopen tijd zij hierin diverse stappen gezet: Vergunningaanvragen gaan nu digitaal en de nodige faciliteiten hiervoor qua websites en financiële afwikkeling zijn inmiddels functioneel.

Naar blijkt kost het nemen van iedere stap echter meer tijd en moeite dan verwacht. Dit is niet aan één factor te wijten: Het betreft complexe materie, binnen- en buitenhuis moet aan nieuwe digitale systemen gewend worden, in veel gevallen vragen gebruikers -terecht – om nadere uitleg van beslissingen vanuit het systeem. Dat vraagt meer tijd dan ingeschat. Praktisch betekent dit voor projecten die in het MPP van 2019 als uitvoering in 2020 / 2021 stonden gepland:

- Dat parkeren op kenteken (in plaats van het printje achter de voorruit) bij betaalautomaten op straat in de zomer of najaar van 2021 zal worden uitgewerkt en ingevoerd.
- Dat de evaluatie en voorstellen tot verder ontwikkeling van parkeersensoren later dit jaar zullen plaatsvinden. Overigens zijn de resultaten hiervan niet onverdeeld positief, eenvoudige schaalvergroting ligt niet zonder meer voor de hand.
- Digitalisering van vergunningparkeren in garages sluit aan bij de vervanging van de garage apparatuur in 2025. Over de stand van zaken hiervan verschijnt een separate raadsmededeling. Voor de tussentijd zullen analoge alternatieven worden uitgewerkt.

### *Monitoring*

Deventer liet jaarlijks een peiling van de bezetting van de parkeerruimte in de binnenstad van Deventer uitvoeren. De meest recente monitoring van het parkeren in de binnenstad is van 24 juni 2019. Door jaarlijks te meten ontstaat tevens een betrouwbare vergelijkingsreeks. Echter, in het voorjaar van 2020 is geen meting uitgevoerd. Het beeld toen was dat de situatie een tijdelijke uitzondering zou zijn. De reden hiervoor was dat we - zeker als deel van een jaarlijkse reeks - geen statistisch verantwoorde meting kon worden uitgevoerd op het moment dat de achterliggende omstandigheden sterk afweken van de vorige meetmomenten.

Helaas is in het voorjaar van 2021 de covid-19 situatie nog steeds aan de orde en is inmiddels duidelijk dat deze ook de komende jaren de parkeersituatie zal beïnvloeden. De laatste meting is inmiddels twee jaar geleden: Het is daardoor steeds minder mogelijk daarmee eventuele (vragen over) beleidswijzigingen van een actuele statistische basis te voorzien. Hoewel dus nog steeds sprake is van een uitzonderlijke situatie, kan deze ook gezien worden als één nieuwe realiteit. Daarom stellen we u voor de meting dit voorjaar ondanks de statistische onzekerheden volledig uit te voeren.

De tellingen zijn voorzien op 7 telblokken van 2 uur zijn verdeeld over de ochtend, middag, avond en nacht in de periode van dinsdag 6 tot en met zaterdag 10 april 2021. De Worp is hier onderdeel van. Daarnaast wordt aanvullend motiefonderzoek uitgewerkt voor De Worp, De uitvoering hiervan wordt afhankelijk gesteld van dagen met veel gebruik en is daarmee afhankelijk van versoepeling van maatregelen. De inschatting nu is dat dit uiterlijk in juli 2021 kan worden uitgevoerd.

Vorbereiding en uitvoering zullen plaatsvinden ongeacht welke beperkingen op de specifieke meetmomenten van kracht zijn. Het zal duidelijk zijn dat, zolang de 'lockdown' er is, het aandeel bezoekers en werkers klein zal zijn. Tegelijkertijd kan echter een beeld ontstaan van de verhoogde druk van bewoners op het parkeerareaal. Vanwege de recente discussie rondom de 'nulnorm' zullen we in plaats van de focus op de 'winkelpieken' naast het de monitoring van het centrum ons meer richten op de randen van de schilwijken, inclusief De Hoven en Melksterweide / De Worp.



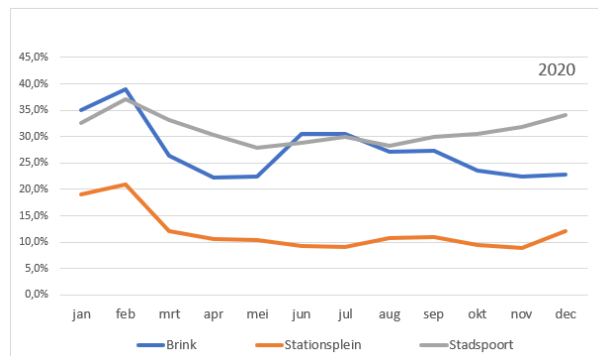
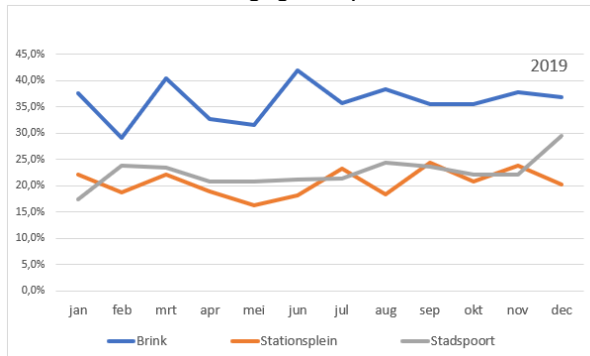
# Memo

Datum : 15 februari 2021  
 Aan : Team DEV-BLD, BenW  
 Van : Siddhartha Martijn (DEV-BLD)  
 Onderwerp : **Parkeerdata 2019 en 2020**

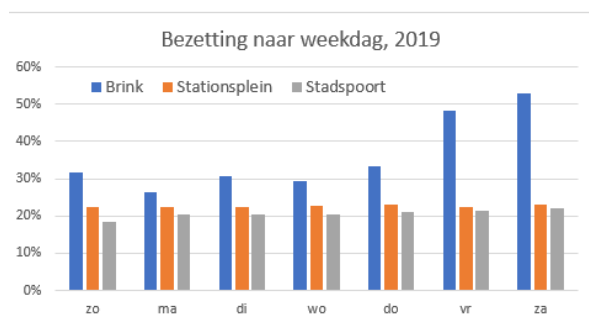
## Gemiddelde bezettingsgraad garages

Metingen – Gemiddelde bezetting op basis van in/uitrijders. Een gemiddelde bezettingsgraad van 40% betekent dat de garage op het piek uur nagenoeg vol is: Voor de minst en meest bezette maanden wordt het weekverloop getoond. Garage Stadspoort werd in 2019 en een deel van 2020 gerenoveerd, waardoor de bezettingscijfers lager zijn. De begane grond was heel 2019 tot mei 2020 niet bruikbaar. Garage Brink en Stadspoort hebben elk 296 plaatsen, Stationsplein 165.

### Gemiddelde bezettingsgraad per maand



### Gemiddelde bezettingsgraad per weekdag



Garage Brink toont de meeste seizoens- en weekdagfluctuatie en is daarmee een garage die veel door bezoekers aan het centrum wordt gebruikt. In 2020 is het aandeel bezoek sterk verminderd in het gebruik als gevolg van de Covid-19 problematiek. Hierdoor zijn de daggemiddelden stabiel.

Het percentage geeft de gemiddelde bezetting van alle dagen tussen 00:00 en 24:00 uur. Daarmee is het rekenkundig goed ter vergelijking, maar geeft het niet het verloop over de dag weer. Voor meer inzicht daarin zijn de uurprofielen van de minst en meest bezette maanden per jaar samengesteld.

**Dagbezetting op de minst en meest bezette maanden**

*Uitleg bij de grafieken*

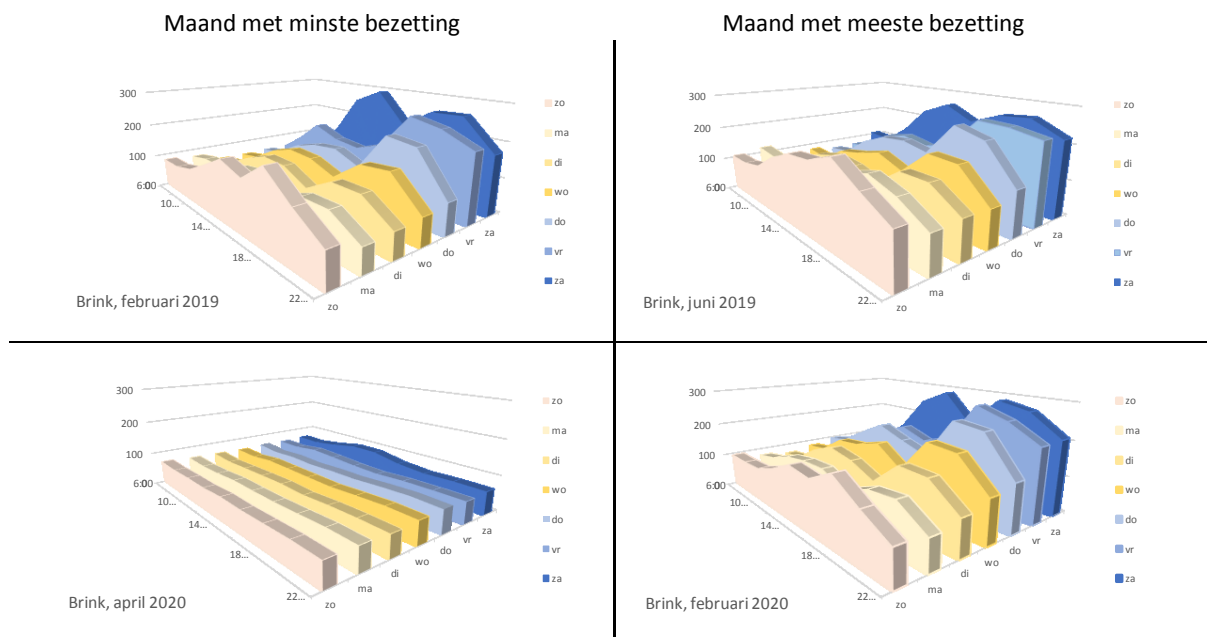
Per garage worden vier grafieken getoond. De linkerhelft toont de minst bezette maand, de rechterhelft de meest bezette. De bovenkant geeft de situatie van 2019 weer, de onderkant 2020.

Minst bezette maand in 2019	Meest bezette maand in 2019
Minst bezette maand in 2020	Meest bezette maand in 2020

De ‘maatgevende’ maanden verschillen per garage. Ironisch genoeg is echter in meerdere gevallen de minst bezette maand van 2019 de meest bezette maand van 2020: Februari. Dat heeft te maken met de Covid-19 situatie, de lockdown begon in 2020 halverwege de maand maart.

Elke grafie heeft 2 assen. De verticale as geeft de capaciteit van de garage weer. De horizontale as geeft het uur van de dag weer. De metingen zijn per 2 uur samengevat tussen 06:00 en 22:00 uur. De tijdas tenslotte geeft de situatie voor de zeven dagen van de week weer. Dat zijn gemiddelden per maand, waarbij rekening is gehouden met de verschillen per maand (waardoor iedere weekdag 4 of 5 keer voorkomt).

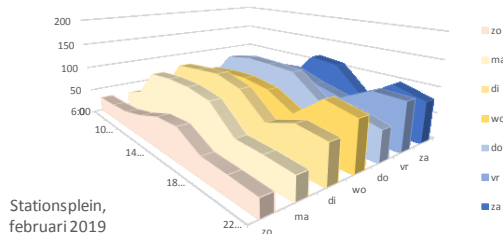
*Brinkgarage*



Garage Brink toont in 2019 een sterke bezetting in de weekenden. Naast de traditionele zaterdag zijn ook vrijdag en donderdag sterk bezet. Het verschil tussen minste en meeste bezetting wordt gemaakt door de bezetting op weekdays en de zondag. Het lage aandeel in april 2020 wijst op weinig bezetting door bewoners.

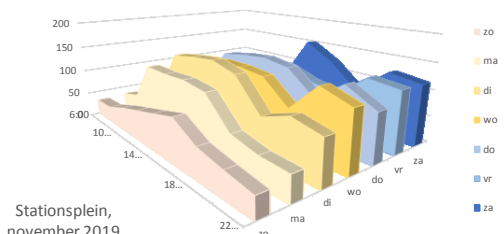
**Stationsplein**

Maand met minste bezetting

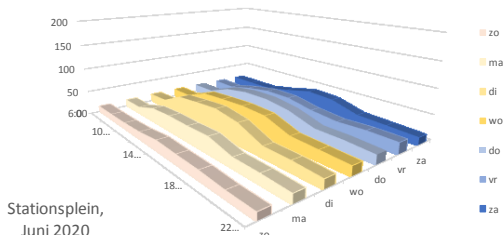


Stationsplein, februari 2019

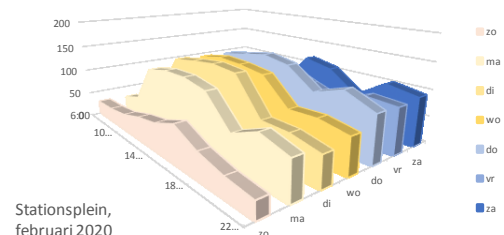
Maand met meeste bezetting



Stationsplein, november 2019



Stationsplein, Juni 2020

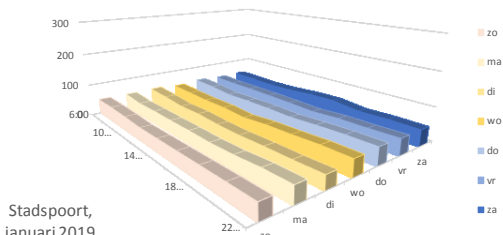


Stationsplein, februari 2020

Stationsplein kende in 2019 twee pieken: Daggebruik door werkers, en opvallend genoeg avondgebruik, dat waarschijnlijk wordt veroorzaakt door de culturele en onderwijsfuncties. Op zaterdag draait de garage mee voor opvang van bezoekers aan de binnenstad. Ook voor Stationsplein geldt dat het aandeel bewoners klein is, wat te zien is aan de bezetting van mei 2020.

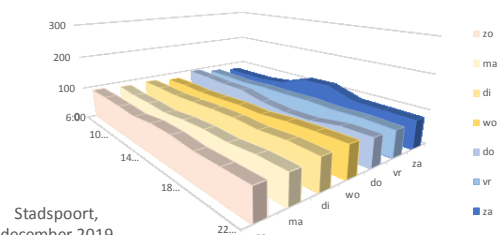
**Stadspoor**

Maand met minste bezetting

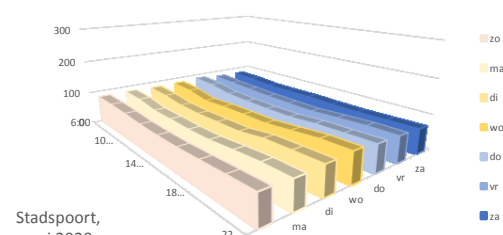


Stadspoor, januari 2019

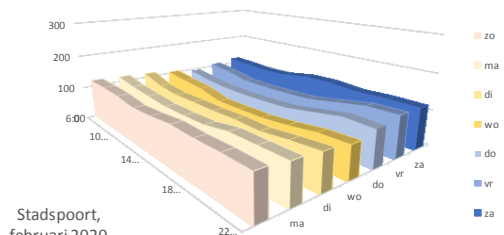
Maand met meeste bezetting



Stadspoor, december 2019



Stadspoor, mei 2020

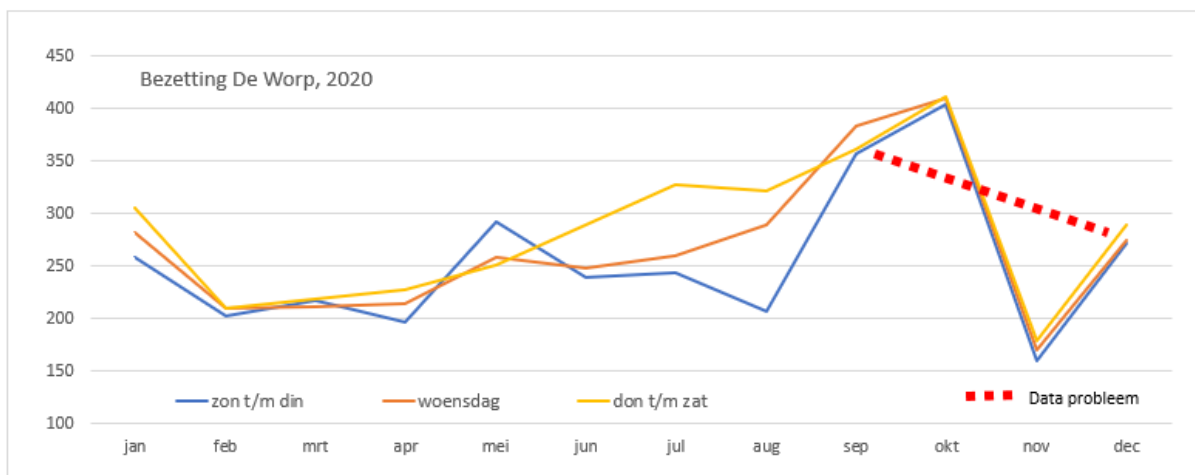


Stadspoor, februari 2020

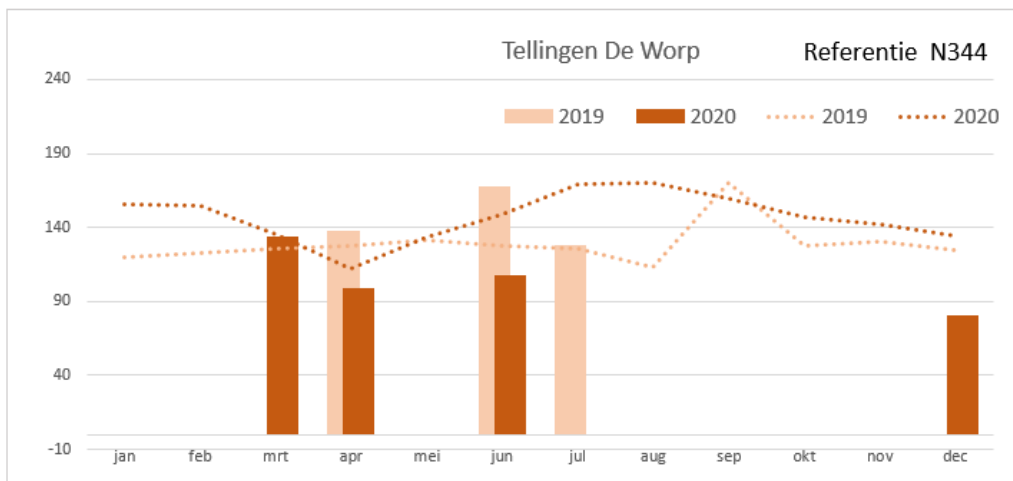
Stadspoor kent een bescheiden bezetting. Het profiel toont een basis van bewoners en weinig invloed van bezoekers, hoewel hier wel een vaste groep zichtbaar is. In de 2<sup>e</sup> helft van de dag.

**Bezettingsgraad Melksterweide / De Worp**

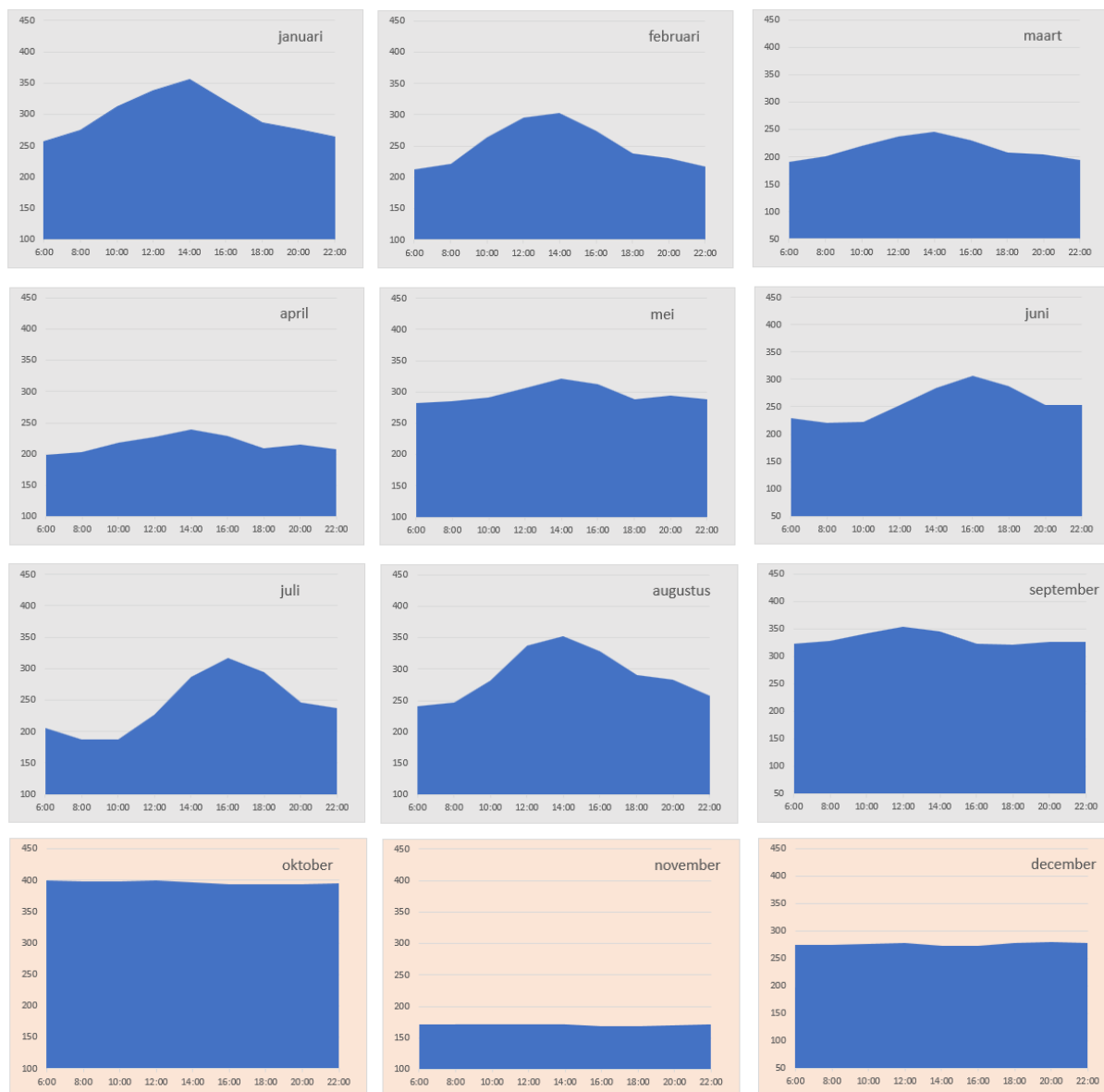
Metingen – Er zijn beperkte visuele tellingen van 2019 en 2020 beschikbaar. Hieruit blijkt dat na opening het aandeel betaald parkeren De Worp (114 plaatsen) na opening van het gratis deel na enkele maanden tot nul daalt. Uitzondering zijn de zomermaanden en de drukste bezettingsmomenten. Daarnaast is een permanente tellus aanwezig voor de beide terreinen samen. Melksterweide (230 plaatsen) is eind 2019 in gebruik genomen. De incidentele overloop (110 plaatsen) is in 2020 niet benut. Helaas zijn de metingen van oktober en november van de tellus niet betrouwbaar gebleken, de apparatuur is meermalen gereset. Op basis van observaties is een trendlijn toegevoegd.



In de maanden februari – maart en oktober – december is de bezettingsgraad over de maand gezien stabiel. Dat bevestigt het beeld dat buiten bezoekersmaanden er een ‘basisbezetting’ van bewoners en zakelijke gebruikers is. Na de Lockdown is in mei – september per weekday het incidentele gebruik zichtbaar: Dit vindt vooral in de tweede helft van de week plaats.



Uit de incidentele, visuele tellingen blijkt vooral de gevolgen van Covid-19. Ter referentie is de data van de permanente tellus bij de N344 zichtbaar gemaakt, die het beeld per maand in principe bevestigt.

*Bemiddelde uurbezetting per maand*


In juli en augustus is de fluctuatie tijdens de dag het grootst, maar komt die ook vanaf het middaguur pas echt op gang, wat op winkelend publiek en recreatieve bezoekers duidt. In mei juni en september is de bezetting 'in de basis' al hoger, wat duidt op gebruik door werkers. Nb. De data van oktober – december is niet betrouwbaar.

Op basis van deze gegevens is (nog) geen goed antwoord te geven op de vraag wat een optimale verdeling/ beprijzing is. Daar zijn gegevens over de normale situatie voor nodig. Aangezien de verstoring door de Covid-19 voortduurt, stellen we voor hier een modelstudie van te maken.

## Notitie

Datum : 11 maart 2021

Aan : Frits Rorink

Kopie aan : Richard van Hout

Van : Fenny Waalkens DEV-IBL, Siddhartha Martijn DEV-BLD

Onderwerp : Stand van zaken digitaliseren parkeren februari 2021

---

Dit document geeft de stand van zaken aan per maart 2021 mbt de actualisatie van de parkeerketen.

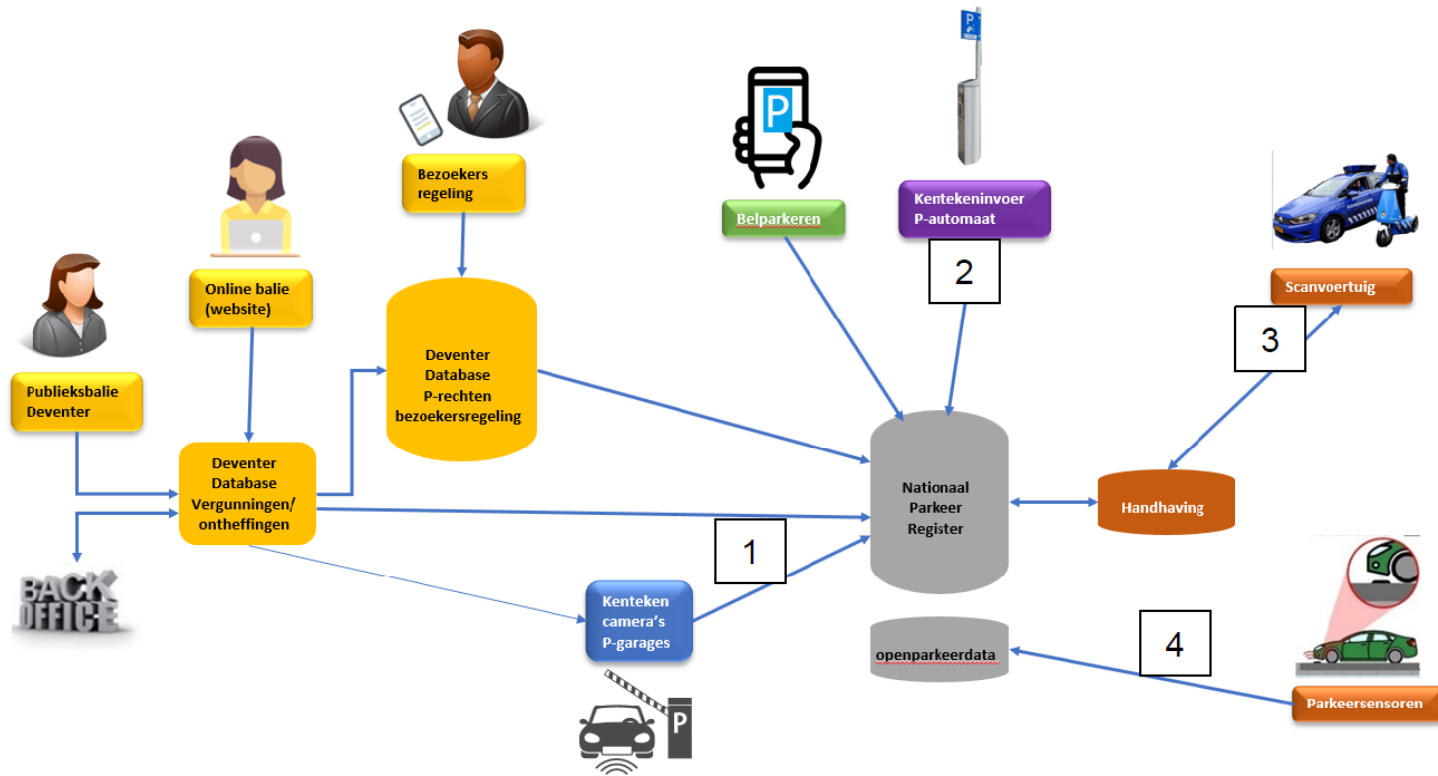
*Besluiten tot nu toe.*

Op 10-07-2019 heeft het college in besluitnummer 2019-001424 de volgende onderdelen besloten.

<https://intra.deventer.nl/sites/college/Notas2/2019-001424-digitaliseren-parkeren>

a	De voorgestelde processtappen t.a.v. digitalisering vast te stellen;
b	de investeringen voor het upgraden van de garageapparatuur (1A) en het ombouwen van de parkeerautomaten op straat (2) uit te voeren en dit te dekken binnen het MPP;
c	de taakveldenbegroting te wijzigen en de raad via de derde kwartaalrapportage voor te stellen de programmabegroting te wijzigen;
d	de benodigde investeringen voor een scanvoertuig (3) en parkeersensoren (4) verder uit te werken en mee te nemen in de besluitvorming voorjaarsnota 2020;
e	de raad te informeren over deze voornemens;

In het schema op de volgende pagina zijn de verschillende stappen van digitalisering weergegeven. Daaronder de opsomming van de stand van zaken van de verschillende onderdelen. Om de nodige schaalvoordelen te bereiken is het van belang alle onderdelen te doorlopen. De tijd waarin zowel analoge als digitale systemen naast elkaar functioneren dient zo kort mogelijk te worden gehouden.



### *Waar staat Deventer op dit moment?*

Het uitgangspunt van digitaliseren is dat alle parkeerrechten digitaal worden uitgegeven en op het kenteken zijn geregistreerd. Ook is informatie over een parkeerplek digitaal ontsloten naar de automobilist.

- Op dit moment is het nieuwe parkeervergunning systeem met bezoekersregeling geïmplementeerd. Hierdoor zijn nu alle parkeervergunningen op kenteken uitgegeven en kunnen vergunninghouders via een e-loket zoveel mogelijk zelf regelen. Voor iedereen die geen gebruik wenst te maken van het e-loket blijft de baliefunctie beschikbaar.
- Bezoekers kunnen op straat via het *belparkeren* een parkeerrecht starten en beëindigen in een mobiele app van een bij het NPR aangesloten parkeerprovider naar keuze. Bezoekers betalen achteraf en per minuut. Deventer is aangesloten bij het Nationaal Parkeer Register (NPR) waardoor de aangesloten provider de diensten aan kunnen bieden in Deventer.
- Handhaving gebeurt door middel van software op een smartphone waarmee op basis van het kenteken de parkeerrechten bevestigd worden.
- Parkeerinformatie is digitaal ontsloten via het landelijke opendata platform. De realtime bezetting van de parkeergarages is beschikbaar voor incar technologie.
- De apparatuur in de parkeergarages is omgebouwd, deze ombouw is afgelopen maand afgerond.

### *De volgende stappen staan worden het komende jaar uitgevoerd:*

#### **1. Kenteken scanners inbedrijf stellen**

a) Op dit moment worden alle kentekens van de abonneementhouders opgevraagd, en handmatig opgevoerd in de database van de parkeergarage. Zodra deze werkzaamheden zijn afgerond kunnen de kenteken scanners actief worden gezet.

#### **b) Vergunninghouders gecontroleerd toegang verlenen in de parkeergarages.**

Nu alle parkeervergunningen digitaal en op kenteken zijn afgegeven is het de bedoeling dat de vergunninghouders gecontroleerd toegang kunnen krijgen tot de parkeergarages.

Afgelopen jaar is volop ingezet op het koppelen van de garagesystemen het vergunning uitgifte systeem. Op dit moment wordt nog een laatste mogelijkheid onderzocht. Wanneer deze optie niet werkt is een koppeling op korte termijn niet haalbaar.

Gezien de noodzaak en het feit dat de garageapparatuur nu wel gereed is, wordt ingezet op plan B zodat vergunninghouders in de garage kunnen parkeren. In het kort komt het er op neer dat vergunninghouders een apart product kunnen aanvragen welke toegang verleent tot de parkeergarage, de kentekens van deze vergunninghouders worden handmatig ingevoerd in het garagesysteem, vervolgens krijgen alle vergunninghouders een back-up pas (mocht het kenteken een keer niet werken). Deze tijdelijke second best optie is helaas ook niet vrij van kinderziektes. Maar geeft nu wel de mogelijkheid om het doel te bereiken. Vergunninghouders in de parkeergarage.



Het college moet een aanvullend besluit nemen over de uitgifteregels. Deze zijn in hoofdlijnen al een keer besproken op deze tafel. Hieronder in het kort de opsomming met uitgangspunten die in de nota verwerkt worden.

- Een apart product te ontwikkelen in het parkeerloket, alleen aan te vragen voor houders van een bewonersvergunning voor de zone Binnenstad.
- De vergunninghouder kan kiezen voor 1 locatie
- Een maximum te stellen per parkeergarage op 50% van de capaciteit van de parkeergarage.
- Kosten per product op **40 euro** inclusief 21% btw per jaar.
- Inrijden voorlopig voorstel **19:00 uur (zie afweging hieronder), uitrijden voor 10:00 uur de volgende dag**. Iedere dag van maandag tot en met zondag.
- Wanneer een voertuig langer blijft staan, bijvoorbeeld tot 11 uur de volgende dag, dan kan de vergunninghouder het verschil bijbetalen bij de betaalautomaat in de parkeergarage. Hiervoor betaalt men dan het reguliere uurtarief. Hij heeft hier wel het pasje voor nodig, welke is gekoppeld aan het kenteken.
- De apparatuur berekend de extra kosten automatisch, er ontstaat dus nooit een situatie waarbij een bestuurder als gevolg van eerder inrijden of later uitrijden de garage niet (meer) kan verlaten.
- Vergunninghouder is verplicht kenteken op te voeren wat gekoppeld is aan het voertuig wat de garage in/uitrijd
- Misbruik kan leiden tot beëindigen pas en parkeervergunning
- Voorwaarden en uitleg zullen helder worden gecommuniceerd bij nieuwe gebruikers om misverstanden tijdens het gebruik te voorkomen.

#### **Afweging aanvangstijdstip**

De benoemde aanvangstijd staat nog niet vast en zal in het aanvullende besluit nader worden afgewogen. Vanuit de gebruikers gezien lijkt aanvang vanaf bijvoorbeeld 17:00 uur een betere optie. Echter, daardoor kan een conflict ontstaan met het beschikbare aanbod voor kortparkeren op de donderdag (bezoekers koopavond) en de weekenden (gebruikers van horeca). Bovendien is er rond 17 uur nog ruimte beschikbaar in de reguliere vergunningzones, de maatregel is mede ingesteld op basis van problemen bij 'latere' thuiscomers op tijdstippen waarop de reguliere zone inmiddels gevuld is door 'eerdere' thuiscomers. Het is dus een afweging tussen belangen van kort- en langparkeeders.

#### **Realisatie**

Voor de zomer kunnen de vergunninghouders met een speciale pas in de garage parkeren.

## **2) Kenteken parkeren op straat.**

Hierbij worden de bestaande parkeerautomaten op straat omgebouwd waardoor het verplicht wordt om hier een kenteken in te voeren. Bezoekers hoeven vervolgens geen kaartje meer in de auto te leggen. Toezicht kan dan controleren op basis van het kenteken.

- De leveranciers van de bestaande parkeerautomaten op straat krijgen de opdracht om de apparatuur om te bouwen naar het invoeren van een kenteken. Op basis van de huidige ervaringen bij de werp wordt gekozen voor een kleurenscherm. Dit is een duurdere optie maar creëert minder gebruikersfouten door de parkeeders.
- Op basis van opgevraagde offertes uit het verleden moet er rekening gehouden worden met een eenmalige investering €120.000, een jaarlijkse kapitaalslast van de investering van €22.000 en extra structurele onderhoudskosten van jaarlijks €10.000. Deze kosten zullen als autonome kosten worden opgenomen in het MPP 2021. (De werkzaamheden waren opgenomen in het MPP hier heeft het college echter nog geen besluit over genomen.

Communicatie

- De ervaring leert dat steeds meer gemeenten over gaan naar het invoeren van een kenteken op de parkeerautomaat. Het is daarmee een bekender fenomeen geworden. Tijdens de communicatie wordt de wijziging opgenomen op de gemeentelijke informatieplekken zoals de website en een persbericht. Ook wordt de informatie bij de parkeerautomaat geplaatst.
- Beleidsmatig zijn er voor bovenstaande maatregelen geen aanpassingen nodig. Het kenteken parkeren is al opgenomen in de besluiten.

*Realisatie:*

Voor het einde van 2021 zijn de parkeerautomaten omgebouwd.

### 3) Apparatuur voor handhaven

Dit jaar moet de apparatuur waarmee de handhaving op straat wordt uitgevoerd opnieuw aanbesteed worden. Dit wordt gedaan binnen de huidige budgetten. Het gaat om een vervanging van het bestaande. Hierbij wordt rekening gehouden met de mogelijkheid van een scanvoertuig. Dat zal hier echter geen onderdeel van uitmaken.

### *Toekomstige ontwikkelingen*

Tot slot zijn er nog een aantal stappen die nodig zijn om de hele parkeerketen te digitaliseren. Voor deze stappen is binnen de vigerende MPP-besluitvorming nog geen budgetreservering gedaan. In het komende MPP zal deze afweging worden gemaakt, waardoor de onderstaande termijninschattingen kunnen wijzigen.

- Lange termijn: Wanneer ook de kortparkeeders bij de parkeerautomaat op straat kunnen parkeren op basis van hun kenteken, kunnen we overgaan tot inzetten van scanvoertuig. Op dit moment wordt onderzocht op welke wijze het scanvoertuig het beste geïmplementeerd kan worden in combinatie met onze handhaving software.
- Middellange termijn: Het aanbrengen van meer meetsensoren. Door het aanbrengen van sensoren op de parkeervakken of meetpunten in de weg is het mogelijk om realtime op straat parkeerinformatie te geven. Deze informatie kan worden ontsloten via het landelijke opendata platform waardoor deze realtime informatie beschikbaar is voor *Incar* systemen. Zoekverkeer kan hierdoor worden verminderd.

De pilot kent een grillig verloop. Het blijkt in de praktijk lastig om de hard- en software goed werkend te krijgen en te houden. Concreet werd na aanvang bijvoorbeeld gezocht naar oorzaken waarom een sensor stopt en blijkt vervanging qua levering lastig. Ook ontstaan problemen bij het opvangen van de signalen van de sensoren en de juiste verwerking van de ontvangen gegevens in de software. Aanpassing daarvan kost tijd. Gezien het innovatieve karakter van de sensoren is het moeten doorlopen van deze fasen onvermijdelijk. Inmiddels werkt de techniek intern nagenoeg correct en kan een begin gemaakt worden met ontsluiting naar de gebruikers. Echter, een daadwerkelijke evaluatie van het systeem zal pas volgen nadat deze een aantal maanden zonder problemen bij de gebruikers heeft gewerkt.

- Onbekende termijn: Het digitaliseren van de mindervalidenparkeerkaart. Hiervoor zijn we afhankelijk van de invoering van een digitale versie en administratie van deze kaart op nationaal niveau. Met die stap zal ook duidelijk worden of er verschillen mogelijk zijn tussen rechten van bestuurders versus passagiers van een auto.